PRESSE
IDRAULICHE
PER IL MONTAGGIO
E LO SMONTAGGIO
DELLE
GOMME PIENE
CESARE
GALDABINI E C°
GALLARATE

Consultate presso il vostro Garage la **"Guida per la perfetta Lubrificazione dell'Automobile."**

In essa è indicata la gradazione di "GARGOYLE MOBILOIL" appropriata per la lubrificazione di ciascun tipo di motore. L'impiego dei lubrificanti "GARGOYLE MOBILOILS" assicurerà al vostro motore un perfetto funzionamento con conseguenti notevolissimi vantaggi, come:

1. **Risparmio di Benzina;**
2. **Risparmio di Lubrificante;**
3. **Risparmio nelle Riparazioni;**
4. **Minor usura del motore.**

Chiedete oggi stesso l'opuscolo

"LUBRIFICAZIONE SCIENTIFICA"

che viene spedito gratis su richiesta.

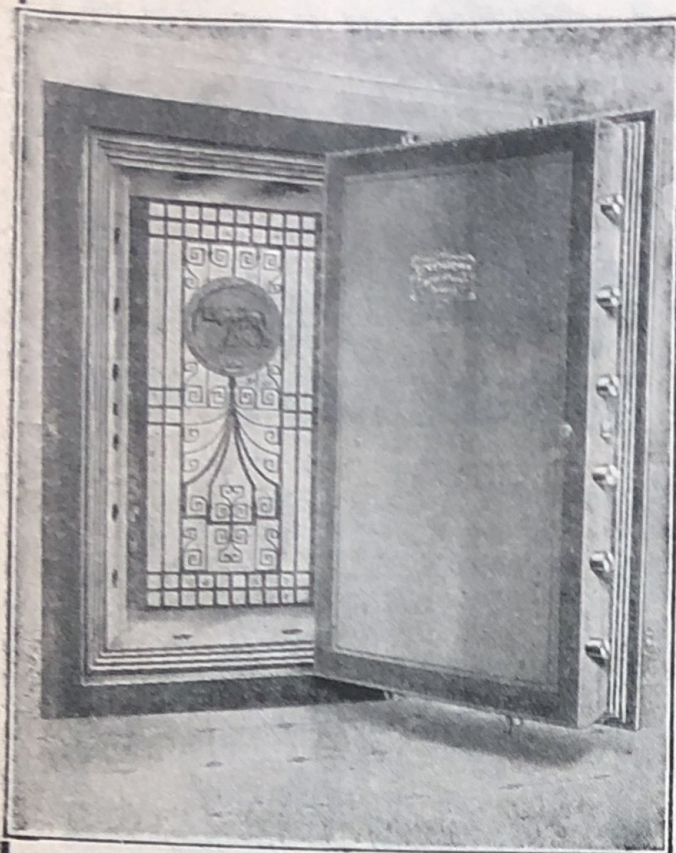
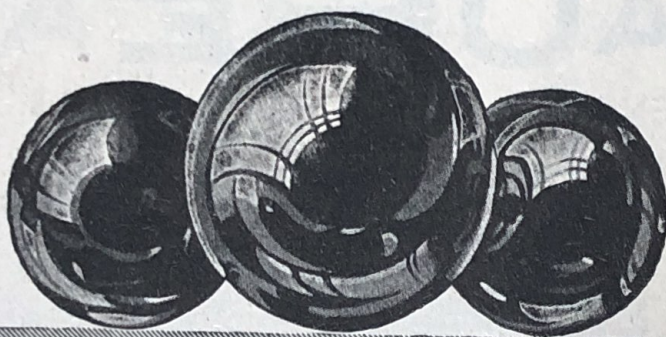
Sarà una lettura interessante per voi.

VACUUM OIL COMPANY, S. A. I. - GENOVA

VIA CORSICA, 21 F

Agenzie e Depositi:

BARI	CAGLIARI	LIVORNO	PALERMO	TORINO
BIELLA	FIRENZE	MILANO	ROMA	TRIESTE
BOLOGNA	GENOVA	NAPOLI	S.P.D'ARENA	VENEZIA

P. A. S
ANTONIO PARMA - Saronno
PRIMA FABBRICA ITALIANA DI CASSEFORTI
— Premiata Casa fondata nel 1870 —

Porta di sicurezza per tesoro.

LA SUPERIORITÀ del cuscinetto a sfere **SKF** *non è dovuta soltanto alla sua perfetta costruzione, ma anche a tutti i dettagli del cuscinetto e sopratutto alle sfere, la cui precisione e solidità rappresentano quanto di meglio l'industria possa attualmente produrre*

Soc. An. Ital. dei **CUSCINETTI** a Sfere **SKF** - **MILANO** - Via S. Agnese, 6
NAPOLI - Via S. Lucia, 66-68
TORINO - Via XX Settembre, 11

SPIGA
TORINO
COMME PIENE
PER AUTOCARRI

Anno XXVII. SOMMARIO del Fascicolo di Ottobre 1921 N. 10.

«Do ut des», *L. V. Bertarelli*. — Note di fotografia turistica, *Arturo Rossi*. — Il servizio bagagli nel porto di Genova, *G. Contesso*. — Paesaggi e ricordi padani, *Mario Borsa*. — L'architettura dei grandi alberghi d'America, *Giuseppe de Finetti*. — Il più corto fiume d'Italia: Fiumelatte, *Vittorio Adami*. — Una nuova grande aeronave italiana. — Il secondo palatino d'Italia, *Nino Salvaneschi*. — Cantucci inesplorati dell'Italia pittoresca: La vetusta oliveta di Tivoli, *Jack La Bolina*. — L'antico castello di Montecchio, *Alessandro del Vita*. — La tassazione dei veicoli a motore negli Stati Uniti d'America, *I. V.* — Un mezzo di trasporto universale, *E. G.* — Collalto Sabino, *G. Latini*. — L'economia italiana nel suo divenire durante l'ultimo venticinquennio e nelle sue condizioni attuali, *L. V. Bertarelli*. — La linea di navigazione Napoli-Palermo, *Sebastiano Vianello*. — A proposito di recenti manifestazioni aviatorie, *f. p.* — Le industrie artistiche italiane: I vetri di Murano, *Giulio Lorenzetti*. — Promemoria per tutti i Soci del T. — Température et etat du ciel. — Un'arte che rivive: I velieri in legno, *Pino Fortini*. — Vita del T. — Ribassi e facil. per i Soci del T. — Alberghi affiliati al T. — Notizie ed echi. — Nuove iscrizioni e statist. Soci del T.

Direzione: Dott. Giovanni Bognetti, Vice Direttore Gen. del T.C.I., Delegato alla Rivista - Redattori Capi: Dott. Attilio Gerelli; Dott. Luigi Rusca

NON SI RESTITUISCONO I MANOSCRITTI E LE FOTOGRAFIE

RIASSOCIAZIONE!

Per evitare ritardi, disguidi, errori, ecc., e per garantirsi la possibilità di ricevere tutti e dodici i numeri della *Rivista Mensile* del 1922, occorre provvedere alla riassociazione al Touring per il 1922 inviando al più presto cartolina vaglia all'**Amministrazione del T. C. I. (Corso Italia 10 – Milano)**, servendosi del tagliando posto in calce alla presente.

L'associazione al T. C. I. nel 1922 darà diritto:

1° a ricevere **gratuitamente** il 3° fascicolo dell'*Atlante Stradale;*
2° a ricevere **gratuitamente** l'*Annuario Generale* 1921-22;
3° a ricevere **gratuitamente** il 1° volume della *Guida dell'Italia Centrale;*

Si fa conto di non richiedere neppure il piccolo supplemento di legatura per la *Guida*, se, come si spera, ciò sarà concesso dal Bilancio 1921.

4° all'abbonamento di favore alla *Rivista Mensile del T. C. I.* "*Le Vie d'Italia*", (Italia L. 12,10; Estero L. 20,10).
5° ai numerosi ribassi, facilitazioni, servizi vari particolari o generali riserbati ai Soci del T. C. I.

Per maggiori chiarimenti vedi a pag. 1036 del presente fascicolo.

Staccare il sottoposto tagliando ed incollarlo nella parte riservata alla corrispondenza della cartolina vaglia, e possibilmente, ad evitare perdite di tempo ed errori, ritagliare l'indirizzo posto sulla fascetta con la quale si riceve la *Rivista* o altre pubblicazioni, ed incollarlo sul rettangolo del tagliando riservato alla indicazione delle generalità.

Soci annuali: Invio L. 22,10 (Estero L. 32,10) per **rinnovamento quota 1922** e abbonamento Rivista Mensile **« Le Vie d'Italia »** per detto anno.

Soci vitalizi e quinquennali: Invio L. 12,10 (Estero L. 20,10) per abbonamento 1922 alla Rivista Mensile **« Le Vie d'Italia »**.

Incollare su questo rettangolo la fascetta-indirizzo con la quale si riceve la Rivista

Nome .... *Cognome* ....
Città .... *Provincia* ....
Via .... *N.* ....
N. .... *di tessera*

FATE ALMENO DUE NUOVI SOCI

servendovi delle schede stampate a tergo.

STAB. GUSTAVO MODIANO & C. - MILANO

DOMANDA D'ASSOCIAZIONE
al T. C. I.

Il sottoscritto chiede di essere ammesso al T. C. I. in qualità di socio

Annuale *e versa L.* **10.10** (*L.* 12.10 **all'estero**)
Quinquennale » » **50.10** (» 60.10 ») (**più L. 2 per ammissione**)
Vitalizio *e versa la quota unica di L.* 150.20 (*L.* 175.20 *all'estero*).
Fondatore della Sede *e versa la quota unica di L.* 250.20 (*L.* 275.20 *all'estero*).

Si dichiara edotto dello Statuto dell'Associazione, si obbliga ad osservarlo, ed elegge domicilio in Milano presso la sede del T. C. I.

Versa anche la quota di abbonamento per il 1922 alla Rivista Mensile «Le Vie d'Italia» (*Italia e Colonie: L.* 12; *Estero: L.* 20).

Nome e Cognome ....
(**leggibili**)
....
paternità ....
di anni ....
Professione ....

Indirizzo esatto { Comune di .... Provincia di .... Via .... N. ....

Firma del richiedente ....
» **del padre o tutore** ....
» **del Socio presentatore** ....

Da .... *il* .... 19 ....

DOMANDA D'ASSOCIAZIONE
al T. C. I.

Il sottoscritto chiede di essere ammesso al T. C. I. in qualità di socio

Annuale *e versa L.* **10.10** (*L.* 12.10 **all'estero**)
Quinquennale » » **50.10** (» 60.10 ») (**più L. 2 per ammissione**)
Vitalizio *e versa la quota unica di L.* 150.20 (*L.* 175.20 *all'estero*).
Fondatore della Sede *e versa la quota unica di L.* 250.20 (*L.* 275.20 *all'estero*).

Si dichiara edotto dello Statuto dell'Associazione, si obbliga ad osservarlo, ed elegge domicilio in Milano presso la sede del T. C. I.

Versa anche la quota di abbonamento per il 1922 alla Rivista Mensile «Le Vie d'Italia» (*Italia e Colonie: L.* 12; *Estero: L.* 20).

Nome e Cognome ....
(**leggibili**)
....
paternità ....
di anni ....
Professione ....

Indirizzo esatto { Comune di .... Provincia di .... Via .... N. ....

Firma del richiedente ....
» **del padre o tutore** ....
» **del Socio presentatore** ....

Da .... *il* .... 19 ....

Abbonamento ai 12 numeri del 1922		ITALIA e COLONIE	ESTERO	Un numero separato
	Per i Soci del T. C. I. .	L. **12.10**	L. **20.10**	L. **1,80**
	Per i non Soci	» **18.10**	» **26.10**	

Per le limitazioni imposte agli abbonamenti pel 1921, vedi a pag. 1095.

Anno XXVII - N. 10 | **Ottobre 1921**

"DO UT DES"

I.

Ricordati da quanto tempo tu vai differendo questa o quella cosa e quante volte, avendone ricevuto opportunità dagli Dei (1), non te ne sei valuto. E conviene pure che tu riconosca una volta di quale mondo fai parte e siccome un tempo ti è prefisso, il quale, se tu non fai uso per acquistare la tranquillità dell'animo, egli passerà e tu passerai e non sarà più per ritornare.

(MARCO AURELIO, *Ricordi*, Libro II).

Una modesta interrogazione.

Il Consiglio del Touring lavora alacremente; esso si è anche circondato di un certo numero di funzionari assai capaci, volonterosi ed entusiasti del Sodalizio; ha, specialmente nel 1920-21, ricostituito nel cuore dell'Associazione una formidabile attività; esso vi ha preparata ed organizzata una rinascita concreta, se si può dire così, delle forze sociali squassate dai primi due anni del dopo guerra, tanto diversi dall'attesa.

(1) Dovrebbe dirsi qui « dal Consiglio del Touring ». Ma l'imperatore filosofo non ne sapeva ancor nulla.

Ma, di fronte a questo lavoro, che mi sembra possa con piena oggettività venir chiamato poderoso e prima di parlarne in dettaglio è troppo chiedere ai Soci che diano al loro Consiglio, che essi hanno testè riconfermato con votazione troppo scarsa di numero, ma compatta fin quasi alla unanimità, insieme alla fiducia anche un po'... di *attenzione?*

Sommessa requisitoria.

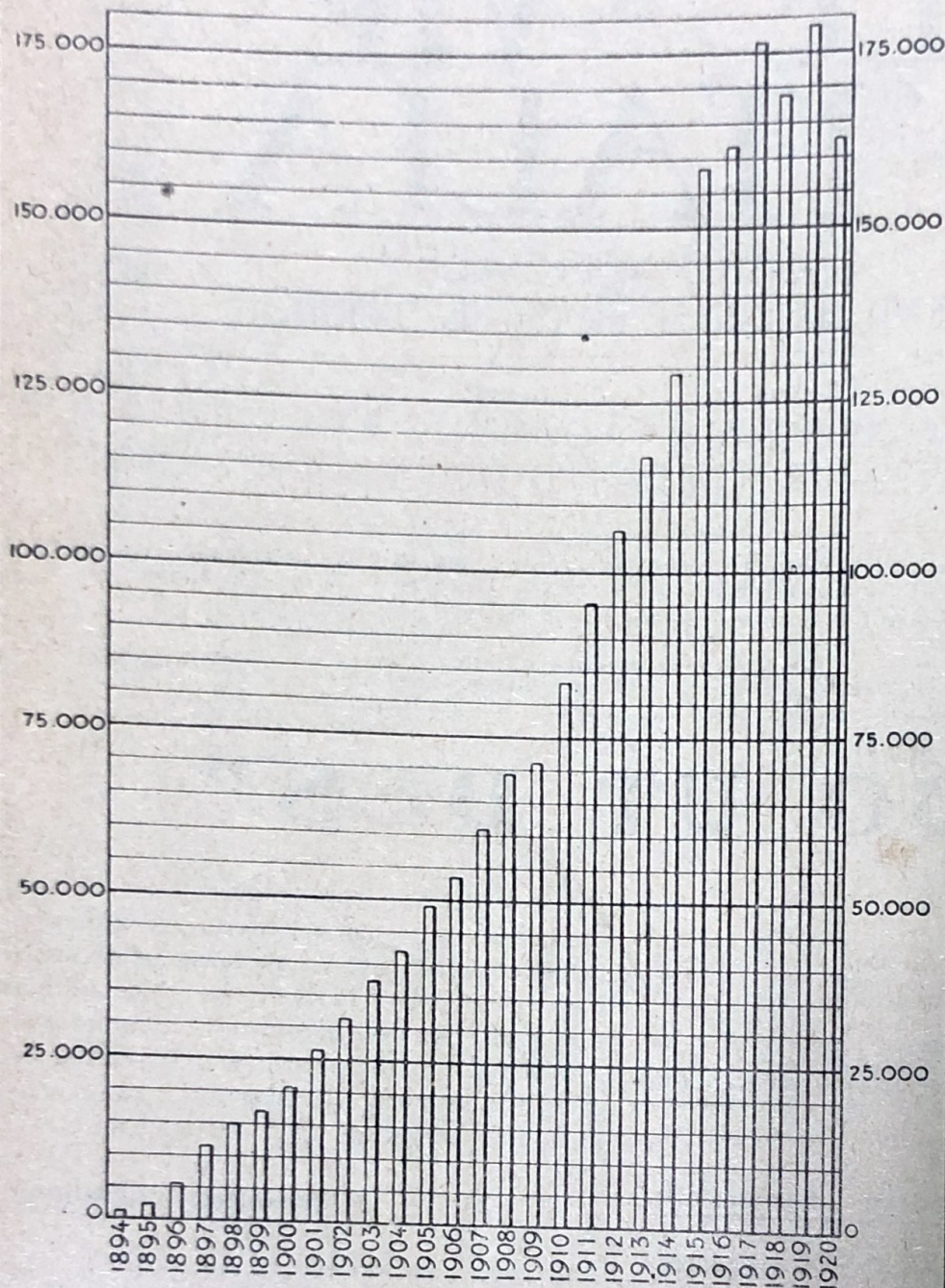
Io voglio formulare qui, in guisa d'esempio, qualche piccolo (piccolo per modo di dire) capo d'accusa.

1.° Che direste voi che leggete qui (voi siete Soci attenti... almeno in questo momento) di *più che dieci migliaia* di Soci che hanno scritto (e continuano a scrivere) con disperante e non sempre serena ignoranza : *non ho ricevuto la « Guida delle Tre Venezie »* ed ai quali si è dovuto rispondere : egregio signore, non è colpa dell'Amministrazione; Lei non ha versato il supplemento di L. 7,50?

TOURING CLUB ITALIANO

STATISTICA DEI SOCI

175.000 150.000 125.000 100.000 75.000 50.000 25.000 0

1894 1895 1896 1897 1898 1899 1900 1901 1902 1903 1904 1905 1906 1907 1908 1909 1910 1911 1912 1913 1914 1915 1916 1917 1918 1919 1920

2.° Che direste di *qualche diecina di migliaia* di vecchi ed ottimi Soci e di *qualche migliaio* di nuovi (fate attenzione ai quantitativi) che hanno mandato lettere più o meno agrodolci, *lamentando di non aver ricevuto alcun numero delle « Vie d'Italia »*, ed ai quali si è dovuto rispondere : egregio signore, non è per colpa dell'Amministrazione ; il periodico si manda solo a chi ne versa l'abbonamento di L. 12! (L. 20 per l'estero!).

3.° E come giudicate questo colmo : *1577 Soci vitalizi* vecchio regime da 100 lire, versarono il supplemento di L. 50 solo nel 1920; e, ciò che è ancor più strepitoso, ben *430* solo nel 1921 (fino a metà settembre).

Quasi tutti si sono fatti vivi dolendosi di non ricevere questo o quest'altro e si è dovuto loro rispondere : ma, egregio signore, ci perdoni ma Lei non ha optato per alcuna delle tre combinazioni propostele e non ha versato il supplemento di 50 lire ! (L. 75 per l'estero).

Però, ciò che è caratteristico, è che *quasi tutti hanno dichiarato di non essere stati informati*, di non aver ricevuto avvisi, ecc.

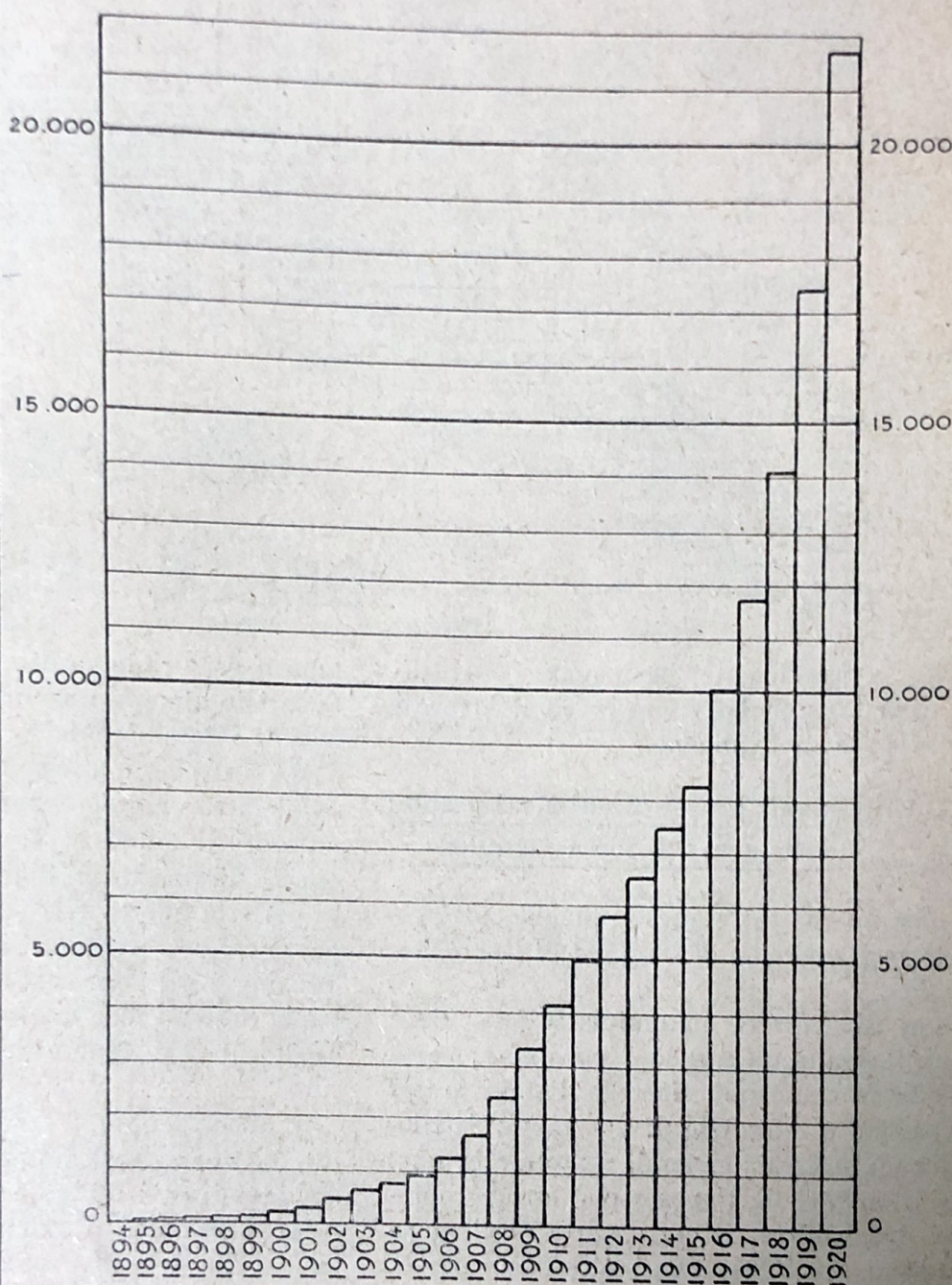
La realtà è che vi sono stati un *referendum* sociale, numerosi richiami in *Rivista* e tre circolari personali !

È dunque giustificato chiedere ai Soci un po' più d'attenzione?

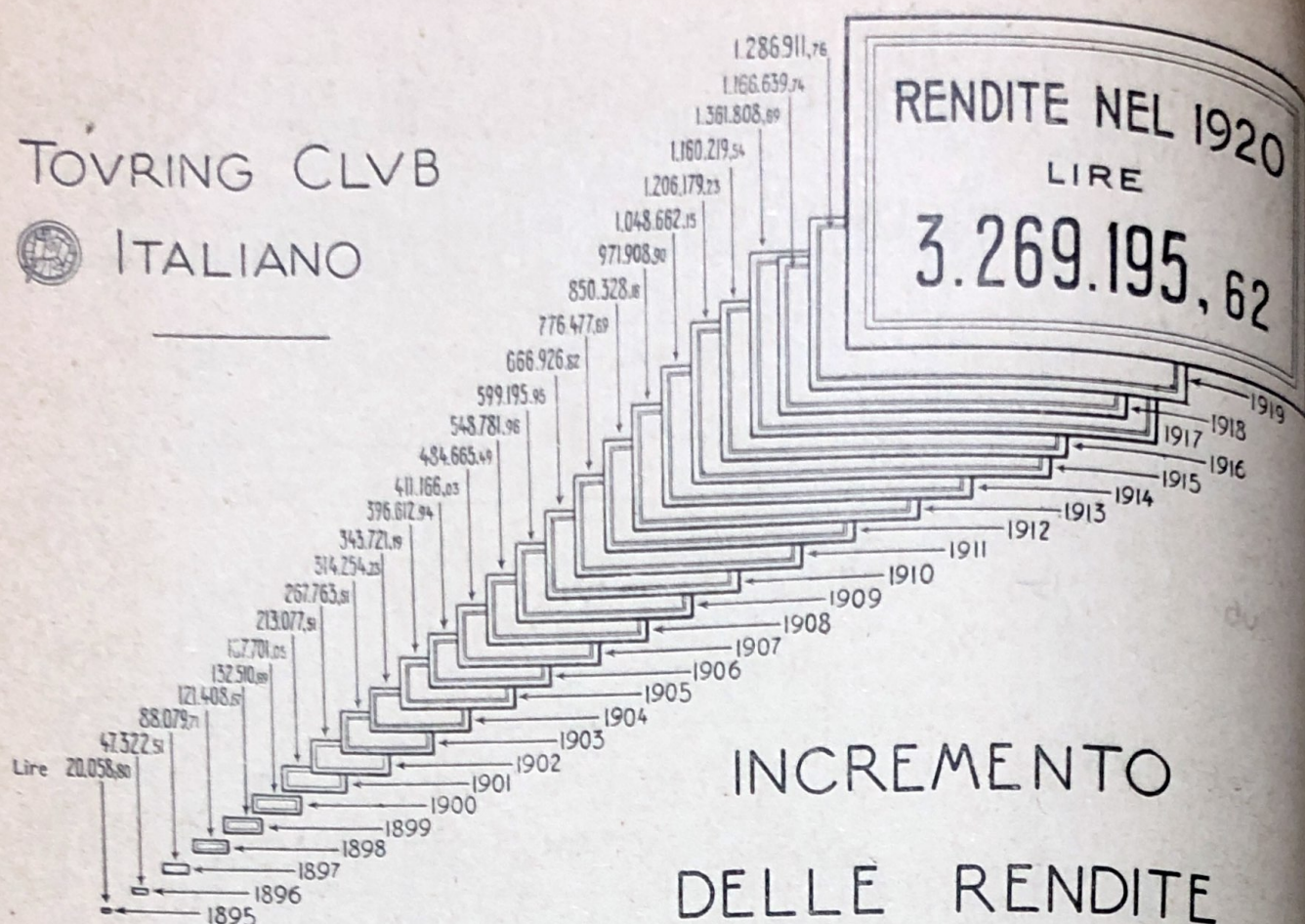
Qui mi arresto nell'esemplificare le disattenzioni, piccole individualmente, grosse nella collettività, cui ciascuno potrebbe tanto facilmente riparare con un'occhiata alla rubrica « Vita del Touring » nelle *Vie d'Italia*

o, se non vi è abbonato, al *Foglietto d'informazioni.*

Ma aggiungo più genericamente: che *innumerevoli* sono le dimenticanze di invio di supplementi, di modifiche di indirizzo *veramente complete*, di *chiarezza di scrittura*, talchè vi sono al Touring giacenti *migliaia di vaglia postali* di cui non si riesce a chiarire il mittente o la provenienza o lo scopo. Ed a quante lettere e specialmente a quante cartoline non si risponde solo perchè non si capisce di chi sono! (1).

Anteguerra ogni anno veniva così incamerato a beneficio del Sodalizio un migliaio di lire « figlio d'ignoti »; dopoguerra *il quadruplo*. I cambi di indirizzo, dopo guerra, sono cresciuti a dismisura, fino a circa il 40 % del totale nel solo anno 1920. Ora sono ancora del 20 %. A *un terzo* dei richiedenti il cambio, bisogna domandare con circolare il versamento, che essi dimenticano, di quella miserabile lira pre-

(1) Difficilmente i Soci si fanno un'idea delle complicazioni (leggasi insolubilità di casi numerosissimi e, sempre, spese) che producono la *cattiva calligrafia*, l'uso di mandare vaglia o lettere con le *firme scarabocchiate* e per lo più colla sola iniziale del nome, non seguito (come va dattilograficamente entrando nell'uso) dal nome e cognome in tutte le lettere e chiaro, *senza numero di tessera, senza via e numero della via*, senza la precisa indicazione della *località* di propria sede quando si scrive da fuori sede. Le cartoline in modo particolare sono spesso cincischiate di timbri, insudiciate dalle mani e dai sacchi e magari macchiate dalla pioggia in mano al portalettere.

Vi furono nel 1921 fino a circa *cinquemila vaglia* giacenti al Touring (ripetesi cinquemila) di cui non si sapeva come disporre: la maggior parte perchè *inintelligibile la firma o la località*, altri perchè *senza indicazione dello scopo o con insufficienti dati*. Le omonimie sono incredibilmente numerose anche per cognomi singolari. Nelle grandi città vi sono perfino più di sessanta Soci collo stesso cognome e, ciò che ancor più imbarazza, fino a venti Soci con identico nome e co-

scritta (e insufficiente) per pagare l'operazione. Così l'insufficienza cresce ed il lavoro e il ritardo si moltiplicano.

Conti grossi di unità minuscole; fatti gravi di forza maggiore.

Constato che tutte queste dimenticanze costano *molte diecine di migliaia di lire* al Sodalizio.

Oggi una lettera d'amministrazione viene in media valutata presso a poco così: carta e busta 10 centesimi; ricerche d'archivio per la risposta e redazione di questa 50; dattilografia 40; posta 40; generali 15; totale L. 1,55. Solo il 20 % delle risposte può essere contenuto in cartoline, il cui costo è di circa 30 centesimi più basso. Ora moltiplicate per le diecine di migliaia.

Quanto ai Vitalizi che hanno tardato due anni a versare le 50 lire, essi sono costati al Sodalizio almeno una lira di sollecitazioni e due di interessi passivi.

Ma tutto ciò è ancor nulla in confronto di un elemento morale doloroso creato da questa miriade di amnesie. È il malumore. Tutte queste diecine di migliaia di Soci si trovano in perfetta buona fede poco o tanto a disagio per le credute irregolarità amministrative del Touring e gli attribuiscono colpe di cui è in realtà mondo come una colomba e, pur volendogli bene, si vanno dicendo: peccato, peccato!

E, ancor peggio, c'è un riverbero di queste *diecine di migliaia* di disattenzioni, riverbero davvero grave: il lavoro inutile e costoso che esse procurano, intralcia, sposta e ritarda quello che dovrebbe più rapidamente e con più libera ponderazione svolgersi per i *reali errori* dell'Amministrazione, per quelli purtroppo frequenti che non si poterono mai evitare e che nel dopo guerra parvero dapprima cosa momentanea, passeggiera e tantosto superabile, ma successivamente invece assunsero proporzioni enormi dovute *specialmente* (ma anche ad altre cause) all'ostruzionismo postale, agli scioperi, specie dei tipolitografi e dei legatori, alla insufficienza dei trasporti e purtroppo anche ad un elemento neuropa-

---

gnome. E ancor più: è accaduto di avere due Soci di egual nome e cognome nella stessa città, via e numero. Erano cugini abitanti nella stessa casa a piani diversi e sono costati sudori, denaro e scenette prima che si chiarissero i pasticci da *pochade* della reciproca corrispondenza. In tutti i casi di omonimia e di insufficienza o poca chiarezza d'altri dati è solo il numero di tessera che salva la situazione.

È per questo che ogni lettera, vaglia, comunicazione deve essere *chiara*, con *nome*, cognome, località, via, numero della casa e sempre coi *numero della tessera* che ognuno può rilevare anche dalla fascetta con cui gli vengono spedite le pubblicazioni (in alto, al centro).

tologico, la intensa malavoglia (dove va a posarsi una qualità attiva!) che ammorba i servizi pubblici e privati.

Sanno i Soci che composizione, stampa e legatura delle *Tre Venezie* assorbirono un anno più del preventivato? Che il primo fascicolo dell'*Atlante Stradale,* pronto per quanto concerneva tutta la preparazione alla stampa, tardò a motivo di questa sola da febbraio a giugno? Che per l'ostruzionismo postale, tradottosi in insufficienza cronica, noi avemmo fino a 18.000 copie (36.000 volumi) pronte alla spedizione e giacenti per l'impossibilità di spedirle? (Sono 15 tonnellate; si rifletta alla disorganizzazione derivata all' ordine di spedizione — le prime copie da spedire sepolte negli inferi —, agli inconvenienti di magazzinaggio, di sorveglianza, ecc.). Sanno i Soci quest'altra enormità: ad ogni momento la Posta Centrale di Milano fu costretta a sospenderci le accettazioni per impossibilità di smaltire le nostre spedizioni? E che in un periodo recentissimo avrebbe voluto accettare solo 300 copie di *Tre Venezie* al giorno e questo intoppo fu superato solo per la buona volontà dei Dirigenti? Sanno che *Riviste* e *Guide* del T. rimasero indistribuite per *mesi interi* nell'Ufficio postale di Roma? E chissà cosa sarà avvenuto in altri uffici grandi e piccoli?

Queste colossali anormalità spiegano come il nostro Ufficio Spedizioni e l'Ufficio Corrispondenza ad esso annesso, siano a poco a poco stati sinistramente influenzati. Non fu possibile sempre tener testa alla marea del disordine esterno: si nuota disperatamente nella tempesta, ma si inghiotte acqua amara.

Provvedimenti energici.

Ma l'anarchia finalmente va, per quanto lentamente, riducendosi. Se i servizi pubblici e dei fornitori sono lontani dalla regolarità, essi non presentano più quegli sbalzi scoraggianti che frustravano ogni serio nostro provvedimento.

Ciò ha maturata finalmente l'opportunità di un utile e radicale riordino di alcuni essenziali Uffici anche al Touring. Sotto la direzione del cav. Moro, Consigliere preposto alla Contabilità ed al Personale, coadiuvato, in stretto affiatamento, dal Vice Direttore, professore Bognetti, questi Uffici furono plasmati, sia pure con spesa maggiore, alle maggiori difficoltà ed esigenze attuali, collocati in locali diversi e più vasti finalmente avuti

liberi (1), con collegamenti fra di essi più razionali e con un forte ordinamento direttivo, che ha già preso forma e sarà completo per dicembre.

Senza entrare qui in dettagli, si può affermare con legittima soddisfazione che il riordino a fondo, energicamente condotto a termine, funziona ora con pieno affidamento per l'avvenire. *Ma occorre che i Soci facciano attenzione*, per evitare in quanto dipende da loro: *le diecine di migliaia di ritardi e di confusioni e di intralci da essi involontariamente prodotti per errore proprio; le diecine di migliaia di lettere* che fanno perdere tempo (e quanto denaro!) e danneggiano i provvedimenti pei *veri* errori. Occorre anche che ricordino che la Posta e in generale i servizi pubblici sono quello che sono, non quello che vorremmo e che dovrebbero essere!

***

Rileggete, Consoci che siete qui giunti, un po' seccati e più ancora sorpresi e addolorati, l'epigrafe in testa a questo articolo. Ora la comprenderete meglio e perdonerete se, un po', punge. E potrete a mo' di conclusione aggiungere le parole che il cardinale Barberini, vecchio di 78 anni scriveva in una dedica « Alla Razionale ed Immortale Anima Propria »:... lasciando... di ritoccare senza giovamento il passato, potrai approfittarti dell'avvenire... e tanto maggiormente studiare il contenuto di queste carte ».

II.

Primieramente nulla si farà a caso nè senza uno scopo. Poi nulla sia riferito ad altro fine che a quello universale e civile.

(Marco Aurelio, *I Ricordi*, Libro XI)

E veniamo al *do ut des*: cioè a quello che il Touring dà ai suoi Soci per poter chiedere da loro, come abbiamo richiesto, un contributo di attenzione a facilitargli il còmpito, un contributo di cooperazione a crescere il numero dei suoi membri e quindi la sua potenzialità economica e morale.

Il principale periodico del Sodalizio

Le Vie d'Italia nel 1921 e nel '22. Questo periodico ha conquistato il posto cui agognava: uno dei primissimi tra le migliori riviste italiane, senza dubbio il primo, e di gran lunga, fra quelle che hanno un'inquadratura programmatica affine alla sua.

Non fuoco di paglia, ma faro ardente di perenne luce sicura; o piuttosto focolare fiammeggiante per sempre maggiore alimento. Oggi è tenuto ad onore il collaborarvi, richiesto e talora non concesso perchè non la firma soltanto, ma il valore degli articoli si cerca, tutti volti ad uno scopo ben definito, all'infuori del quale non si fanno concessioni nè a nomi nè a pressioni. Solo così il lettore trova l'omogeneità del periodico nella varietà degli argomenti.

Se il « tutto esaurito » dei teatri, prova irrefragabilmente il favore del pubblico a uno spettacolo, così può dirsi delle « *Vie d'Italia* » *che dal settembre non accettano che abbonamenti per l'ultimo quadrimestre dell'anno* non potendo più ristampare i pur richiestissimi fascicoli precedenti. (Due volte furono ristampati i primi quattro numeri ed una i quattro seguenti, ma ora la massa di materiale da maneggiare sarebbe eccessiva e inadeguata la spesa).

Ora vorrei quasi arrischiarmi a dire che non è del tutto Socio del Touring chi non è abbonato o non ha in famiglia le *Vie d'Italia*. Troppa parte della vita e del lavoro sociale vi pulsa perchè se ne possa far senza. Se l'antica *Rivista* del Touring (prima delle diminuzioni belliche e postbelliche) fu gloria del Sodalizio, ben maggiore è questa, più vasta, più varia, più evoluta, temprata ai multiformi bisogni degli spiriti che sopravvissero alla gran tempesta, alimentata da fonti fresche, pensosa e brillante, solida e colorita. Nè si può trascurare che inoltre pel Socio rappresenta un prodotto di un magnifico buon mercato. Promettemmo 80 pagine, ne abbiamo date circa 100 per fascicolo.

I Soci si sono innamorati di quest'opera vibrante di spiritualità e di praticità e materialmente immane. Un dato grossolano ma perspicuo e probante misura la sua penetrazione: occorrono per essa quasi venti tonnellate di carta al mese.

***

Ma l'anno venturo?

Ebbene, per l'anno venturo, udite: *dal gennaio « Le Vie d'Italia » saranno stampate in carta patinata*, cioè sarà raggiunta in esse anche la perfezione grafica. Ciò vuol dire una

(1) La Sede del Touring fu costruita prudenzialmente con locali sufficienti a permetterne l'espansione. Ma gli ambienti che ci occorrevano pel riordino, affittati ad inquilini, furono occupati bene al di là delle scadenze per effetto dei vigenti decreti sulle abitazioni.

STATISTICA DELLE PVBBLICAZIONI
Fogli 8.945.000
CARTE DIVERSE
Volumi 715.000
GVIDE REGIO-NALI ILLVST.TE
Volumi 1.600.000
GVIDA D'ITALIA
Copie 10.000
MONOGR.FIE TORINO VENEZIA-ROMA
Copie 20.000
INDICE GENER. CARTA D'ITALIA
Copie 5.000
CRITERI ADOTTATI PEI TOPONIMI ECC.
Copie 600.000
GVERRA D'ITALIA
Copie 125.000
IL BOSCO, IL PASCOLO IL MONTE
Copie 130.000
IL BOSCO CONTRO IL TORRENTE
Copie 420.000
GVIDA STRADE GRANDI COMVNIC.NI
30.000
SEGNALAZIONI ALPINE
Copie 2.000
ATTRAVERSO L'ITALIA
1.200.000
ANNVARI DIVERSI
50.000
MONOGRAF. PER ALBERGATORI
80.000
MONOGRAFIE SVLLA MANVTENZ. STRADALE

soprasspesa di parecchie centinaia di migliaia di lire. Ma l'abbonamento rimarrà a 12 lire; noi fidiamo: *do ut des*. Allo sforzo del Sodalizio voi Consoci dovete rispondere *moltiplicandovi per cercargli nuovi Soci. Anche uno solo, ma dovete darlo, e subito. Solo così si guadagnano e si sostengono certi progressi.* Siamo nel secolo delle organizzazioni. Organizziamoci se vogliamo esser forti.

Inoltre *fate attenzione*: tutti gli abbonamenti (anche quello di chi legge) scadono il 31 dicembre ed occorre suppergiù un mese e mezzo in media per la rinnovazione degli indirizzi. Se voi rimettete il denaro solo al 31 dicembre vi sarete procurato un lungo ritardo. *Spedite subito, oggi stesso, l'abbonamento col rinnovamento della quota annuale. Do ut des.*

L'Annuario Generale.

Non meno di venti impiegati lavorano alla ricostituzione di questo desideratissimo volume, specchio di tanta parte della vita italiana anche non strettamente turistica. Tutto si rifà di sana pianta poichè nulla di anteguerra ha più valore. Non meno di 15.000 persone collaborano con notizie loro chieste, ridomandate, poi ancora ripregate ai renitenti da una tempesta di forse 50.000 lettere, cartoline, circolari e sollecitazioni.

Più di un milione costerà il voluminoso, minutissimo dizionario di tacitiane notizie, concentrate, abbreviate, criptografate in segni convenzionali di cui le matrici tipografiche si stanno incidendo espressamente: saranno da 800 a 1000 pagine, cioè circa 5 milioni di lettere di composizione battute nella monotype e occorreranno circa 100.000 chilogrammi di carta.

Quand'è che si verrà a capo di questo mastodontico edificio? I nostri calcoli darebbero, per la redazione, il novembre imminente. Ma se le informazioni attinte a Roma non sono fallaci, si dovrebbero poter avere pel febbraio 1922 le notizie statistiche degli abitanti dei comuni secondo il censimento che si farà nel prossimo dicembre. Se fosse vero, converrebbe aspettare a stampare per inserire questa importante primizia. Così si potrebbe uscire verso aprile o maggio.

È il caso di dire che nessuno all'infuori del Touring ha l'organizzazione e gode le simpatie (entrambi coefficienti *sine qua non*) per riuscire rapidamente e bene in una pubblicazione come l'*Annuario?* Non è un'affermazione esagerata quando si tratta di disturbare.... i collaboratori. Ed anche conviene dire che un tal volume vale librariamente almeno trenta o quaranta lire. (Salvo che nessuno lo può fare, perchè se si dovessero ripartire le spese di redazione su qualche diecina di migliaia di copie...).

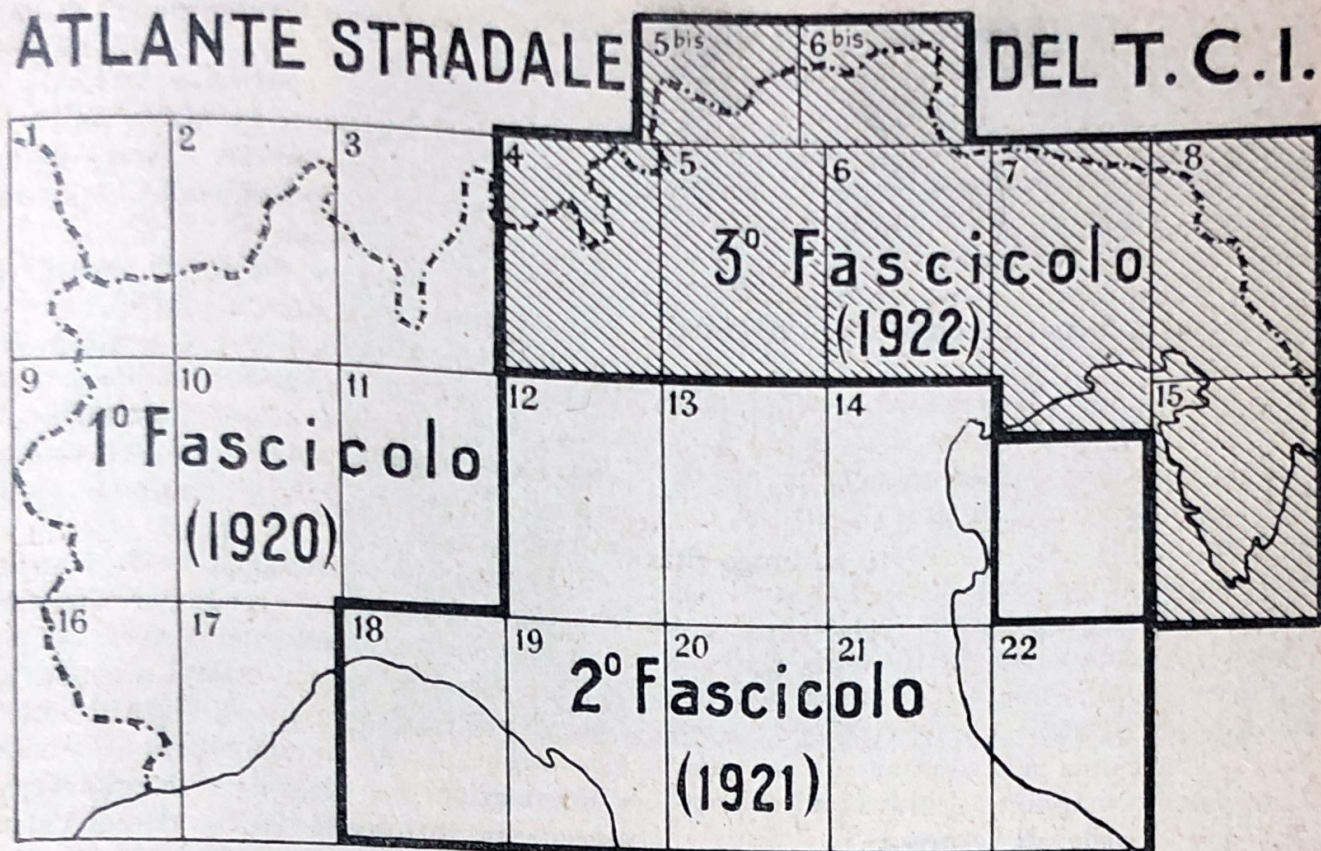
L'*Anuario sarà dato gratuitamente ai Soci 1921-1922.* Noi ci lusinghiamo anzi di poterlo inviare senza contributo nè postale nè di legatura. Questo è un effetto diretto dello scarico di bilancio operato nel 1920 sopprimendo la gratuità della *Rivista*, ridotta a pubblicazione meschina e non soddisfacente, ma pur gravosissima, e dimostra l'opportunità del partito allora preso, che permise al Touring di sostituire un periodico rachitico con uno splendido e di continuare la tradizione delle grandi pubblicazioni.

Altri otto fogli dell'Atlante Stradale.

Il *Secondo Fascicolo* dell'*Atlante Stradale d'Italia del T. C. I.* è in distribuzione ai Soci in regola coi pagamenti. Sono così raggiunti i primi 16 fogli.

Gli originali erano pronti fin dal marzo, ma la difficoltà di trovare macchine disponibili di dimensione opportuna per la stampa nelle litografie, l'ha ritardata più di quanto desiderassimo. Ora l'impressione si esaurisce in ragione di circa 80.000 fogli per settimana (10.000 fascicoli). Al momento in cui scriviamo furono già stampati circa 400.000 fogli. Gli originali degli 8 fogli destinati ai Soci del 1922 (vedi lo schema a pag. 1033) sono già pronti: la loro stampa incomincerà appena finita quella del secondo fascicolo e completerà tutta l'Italia Settentrionale. Speriamo di toccare perciò i 24 fogli dell'*Atlante* nel principio della primavera prossima.

Un bel regalo.

Il Consiglio pensa che *molti* italiani debbano fruirne. A facilitare la creazione di collezioni complete dell'*Atlante Stradale* ha stabilito che a tutti i Soci nuovi pel 1921, che s'inscriveranno a partire dal 1° agosto '21, a compenso di non goduti vantaggi pel resto dell'anno in cui non furono ancor Soci, venga fatto omaggio del primo fascicolo. Essi riceveranno perciò gratuitamente non solo il secondo fascicolo, che loro spetterà come Soci

del 1921, ma anche il primo, dimodochè si troveranno in corrente senz'altro con la pubblicazione.

Usino questa buona arma di propaganda i nostri Soci per trovare nuovi adepti al Touring, di cui la forza sta nella qualità quanto nel numero degli aderenti.

Regalo pure debbono esser considerati i due volumi delle *Tre Venezie* che continuano ad essere dati ai Soci (una sola copia personale, s'intende), pel piccolo supplemento di L. 7,50 che corrisponde appena alla rilegatura. I Baedeker si vendono in Italia a 40-50 lire ciascun volume; e questi sono due... e profondamente italiani. Sono il quadro fedele delle Terre Redente, dei luoghi di guerra, delle provincie martirizzate e della splendida cornice che ne circonda la rinascita. I Soci che non ne sono ancora provvisti profittino finchè l'edizione non sia esaurita. Dopo sarà un ben altro prezzo!

La Guida Regionale illustrata dell'Emilia.

Il Socio vitalizio è il Socio tranquillo. Se si pensa all'enorme numero di Soci annuali che regolarmente dimenticano per mesi di versare la propria quota *creandosi così, per propria colpa, la sospensione di ogni spedizione e comunicazione,* si capisce il vantaggio di eliminare questa prima causa di piccoli dispiaceri. E del resto è risaputo che farsi vitalizio è unire il dolce all'utile: vuol dire consolidare il Touring (il che è soddisfazione al Socio) e fare una piccola speculazione propria.

Quest'anno i Vitalizi ricevono un dono interessantissimo promesso da tempo e loro riservato: l'*Emilia,* Guida Regionale illustrata, che fa serie con quelle anni addietro pubblicate dalle FF. SS. col concorso del Touring.

È un volumetto, con bellissima copertina policroma rappresentante un meraviglioso dettaglio ravennate, di 132 pagine in carta patinata, con 444 incisioni. Il testo, di Michele Oro — l'autore di tutte le altre guide della collana e ora Direttore Generale dell'E.N.I.T., — è una rapida rassegna delle bellezze emiliane di natura e d'arte. Questa *Guida* è un complemento magnifico del volume della *Guida del T.* che descrive l'Emilia, cui aggiunge la rappresentazione grafica, piccola e riassuntiva ma accuratissima, di luoghi e di monumenti.

L'*Emilia* va a tutti indistintamente i Soci vitalizi del 1921, *per cui anche a quelli che si inscriveranno da oggi al 31 dicembre, sia nuo-*

vi, sia passanti da annuali a vitalizi (1). La spedizione è già incominciata e sarà presto ultimata, forse nell'ottobre.

Attenzione: tutti i Soci tentennanti nel farsi vitalizi o no, profittino dell'occasione *che scade col 31 dicembre* prossimo, esaurendosi l'edizione predisposta.

Firenze, Siena, Perugia e loro dintorni.

È questo uno dei tre volumi della *Italia Centrale* della *Guida d'Italia del T. C. I. È in corso di stampa*: Sarà un volume, in serie cogli otto precedenti, di circa 450 pagine, colle piante delle città, di musei, chiese e palazzi e con alcune carte geografiche.

I Soci ne hanno sentito parlare solo da quando fu annunciato che il Consiglio aveva deliberata l'*Italia Centrale* in tre volumi. Ma non è una redazione improvvisata: è lavoro svolto con calma ma continuo di *sei* anni. L'argomento magnifico e grave non ci prende, come si vede, di sorpresa.

Lo scrivente aveva fin dal 1915 avviata l'opera, che continuò indefessa anche durante la guerra, per queste preziosissime e tipiche città, i cui splendori d'arte, già tanto studiati, ispiratori di studi profondi d'ogni ordine di storia dell'arte, e di classiche descrizioni meritavano anche uno studio turistico assiduo, pacato, complesso, degno del Sodalizio. Alla parte artistica di esso si sono dedicati con lunghi sopraluoghi specialmente i chiarissimi professore Giulio Carotti e dottor Carlo Grigioni, garanzia questa che il volume riuscirà gradito sia ai turisti svelti, cui ha provveduto, al solito, l'inquadratura della *Guida* affidatami, sia ai più studiosi che amano approfondire scientificamente le loro visite.

Sebbene composizione e stampa di questo volume costituiscano un colossale lavoro tipografico (saranno 1.500.000 lettere da battere, circa 80.000 chilogrammi di carta) e la legatura, come sempre, un pungente scoglio speriamo di poter cominciare la spedizione ai Soci nel febbraio o nel marzo. Essa durerà però, a motivo della legatura, non meno di quattro o cinque mesi. E formuliamo qui un voto, che però può trovare adempimento solo con risultanze di bilancio che è prematuro valutare: vorremmo poter dare questo volume senza chiedere supplemento di legatura e di posta.

La precedenza di spedizione tanto per il 3° fascicolo dell'*Atlante Stradale*, che per la *Guida* è al solito: Consoli e Soci vitalizi, Soci quinquennali, Soci annuali in ordine di versamento della quota.

Basta? Sì, mi pare che i Soci dovrebbero accontentarsi. Sono elencati qui in corso di esecuzione o ultimati, il 2° e 3° fascicolo dell'*Atlante Stradale*; l'*Emilia*; l'*Annuario*; *Firenze, Siena, Perugia e loro dintorni*; la *Rivista*: un complesso del *costo* di oltre *quattro milioni* di lire e un valore librario che lascio ad essi stimare.

Si aggiungano gli innumerevoli servizi del Touring, quelli che esso rende per mezzo dei suoi benemeriti Consoli, dei Medici, dei Legali: i ribassi e le facilitazioni accordati ai Soci da più di un migliaio di Ditte; i trittici e le targhe per gli automobilisti; il servizio d'informazioni per viaggi e villeggiature; la tessera che entro certi limiti vale per l'identificazione alla Posta e alle Banche. E dopo questo io chiedo: *Chi non vorrà essere Socio del Touring?*

Più in alto.

Di proposito qui non parliamo, chè il discorso si farebbe troppo lungo, di quell'azione che il Touring esercita non propriamente nel vantaggio individuale dei Soci, ma a beneficio collettivo di essi e del Paese: un'azione che si va sempre facendo più larga, più apprezzata entro e fuori dei nostri confini. Accenniamo solo al Turismo Scolastico, che ha per suo organo speciale *La Sorgente;* al miglioramento delle vie di comunicazione, che ha pure il suo periodico, *Le Strade;* alla propaganda per il *Bosco e per il Pascolo,* ai cartelli indicatori, che si stanno tutti rinnovando, alle Gite nazionali.

Tutto questo fa sì che il *Touring* essendo, in proporzione del contributo che esige, l'associazione che dà maggiori vantaggi personali ai suoi Soci, è anche quella che dà ad essi una maggior somma di soddisfazioni morali. Farsi Soci del Touring vuol dire contribuire al bene del Paese, a crescerne la prosperità all'interno e la considerazione all'Estero. Adoprarsi a riunire intorno alla nostra bandiera un maggior numero d'Italiani è compiere opera patriottica, all'infuori e al di sopra di ogni partito.

(1) Lire 150,10 i nuovi (175,10 dall'estero); dieci lire meno per i Soci annuali da almeno due anni.

I prem¹ di benemerenza ai propagandisti.

Un qualsiasi lavoratore dell'arte bianca potrebbe in guisa di consiglio dirci: *un poco di lievito fa fermentare tutto l'impasto,* ma la metafora non sarebbe sua perchè già l'usò testualmente, al tempo di Seneca, San Paolo nella immortale prima lettera ai Corinzi. E poichè conviene, quando è possibile, ispirarsi nella vita pratica a postulati come questo che hanno vittoriosamente traversato venti secoli, così Consoli e Soci propagandisti riceveranno per l'opera loro riconoscimenti morali modesti, ma che sappiamo loro graditi, e che funzioneranno come simpatico stimolo. Siamo certi che questo pizzico di « lievito » farà fermentare « tutto l'impasto ».

LE TRE PUBBLICAZIONI CHE IL TOURING DISTRIBUIRÀ NEL 1922 AI PROPRI SOCI.

Ed è giusto l'assegnare ai meritevoli questo riconoscimento, perchè noi consideriamo l'opera loro di propaganda alla identica stregua della nostra di preparazione. Infatti in quella stessa lettera, piena di sapienza, noi leggiamo: « una stessa cosa fa quegli che pianta e quegli che inaffia ». E chi avrà portato al T. Soci nuovi potrà dire di sè classicamente (sono ancora parole di Paolo, ma queste nella seconda lettera a Timoteo): « Ho lottato nella buona gara, ho compiuto la corsa, mi resta ora in serbo la corona ».

Ed ecco le corone:

A partire dal 1. ottobre 1921 il Socio presentatore di nuovi aderenti oltre ad essere dichiarato benemerito e vedere il proprio nome segnalato a titolo d'onore nella *Rivista,* concorre all'assegnazione dei seguenti premi:

Al Socio che presenta *una nuova adesione* viene assegnato, una volta tanto, il

DISTINTIVO a SPILLA
.. in similoro e smalto ..

Al Socio che presenta *cinque nuove adesioni,* anche in diverse riprese, viene assegnata, una volta tanto, la

MEDAGLIA di BRONZO

Al Socio che presenta *dieci nuove adesioni,* c. s., viene assegnata la

MEDAGLIA d'ARGENTO

e così di seguito, per quattro volte, per ogni dieci nuovi Soci procurati.

Al Socio che nello stesso modo arriva a presentare 50 Soci nuovi viene assegnata la

GRANDE MEDAGLIA d'ARGENTO

pur lasciando al Socio presentatore le quattro medaglie d'argento già precedentemente assegnate per le quattro prime diecine.

A quel Socio che nello stesso modo arriva a presentare 100 *Soci nuovi,* viene assegnata la

MEDAGLIA d'ORO

oltre tutte le medaglie d'argento già assegnate.

AVVERTENZE. — Agli effetti della benemerenza: un'Associazione nuova vitalizia conta per tre Associazioni annuali; l'Associazione quinquennale vale come quella annuale; un passaggio a vitalizio conta per due Associazioni annuali. — Non sono considerate Associazioni nuove i passaggi da annuale a quinquennale.

Ancora Marco Aurelio per finire.

Chiudo questo lungo discorso rivolgendomi ai Soci affezionati e veggenti, a quelli che debbono in questo scorcio dell'anno, giorno per giorno, cominciando subito, *rimettere in onore la grande tradizione della propaganda fra gli amici per dare nuovi Soci al Touring* e per richiamarvi quelli che gli avvenimenti ne hanno momentaneamente distolti. Ed a loro dico, ancora con parole del Grande (Libro X) di cui già in questo articolo riportai due epigrafi: ricordatevi « che chi dà l'impulso e muove, per così dire, le fila del fantoccino, è il celato nel di dentro. *Quello è il dicitore che persuade, quello è la vita, quello è, se vogliamo dire il vero, l'uomo propriamente* ».

L. V. BERTARELLI.

Per comodità dei lettori riepiloghiamo i:

Vantaggi riservati ai Soci del T. C. I. per il 1922.

1.° — Riceveranno, entro l'anno ed a titolo *gratuito*, le seguenti pubblicazioni:

a) Edizione 1921-22 dell'*Anuario Generale del T. C. I.*, volume di oltre 1000 pagine, vera enciclopedia del turista, indispensabile ad ogni italiano.

b) Primo volume della *Guida dell'Italia Centrale*, illustrante Firenze, Siena, Perugia e loro dintorni. Oltre 400 pag. ed 8 carte (1).

c) Terzo fascicolo dell'*Atlante Stradale al 300.000*, comprendente 8 fogli (Bergamo-Sondrio; Trento-Bolzano; Merano-Brennero; Belluno-Cortina; Udine-Tolmezzo; Trieste-Gorizia; Istria-Fiume; Livorno-Grosseto). È la carta turistica per eccellenza: contiene l'indicazione delle distanze chilometriche e i profili delle principali strade.

2.° — Avranno diritto:

a) all'abbonamento di favore alla *Rivista Mensile « Le Vie d'Italia »* (Italia e Colonie L. 12,10; Estero L. 20,10) che si pubblica in fascicoli mensili illustrati di oltre 100 pagine cadauno. Dal gennaio 1922 sarà stampata su carta patinata;

b) all'assistenza di 3000 Consoli, 1000 Medici, 500 Legali;

c) a ribassi, facilitazioni, assistenza presso oltre 4000 alberghi, farmacisti, garages, meccanici, depositi di benzina e lubrificanti ed a ribassi e facilitazioni presso oltre 1000 negozi ed aziende d' Italia (particolarmente importanti i ribassi per l'abbonamento a quotidiani e periodici: vedi primi fascicoli delle *Vie d'Italia* oppure chiedere apposito elenco all'Amministrazione con semplice biglietto da visita recante l'indicazione: *p. r. p.*);

d) ad una gran quantità di servizi ed agevolazioni che il Touring compie nell'interesse dei singoli Soci o della collettività (servizio informazioni, vendita pubblicazioni a prezzo di favore, miglioramento strade e segnalazioni, miglioramento alberghi, servizio dei trittici, propaganda per il bosco ed il pascolo, manifestazioni di turismo, studio e miglioramento delle norme di circolazione, problemi fiscali e doganali di interesse turistico, protezione delle bellezze artistiche e paesistiche, ecc., ecc.).

Ricordiamo infine a tutti i Soci del T. C. I. che se essi desiderano fruire dei vantaggi loro riservati, essi debbono osservare strettamente le seguenti

Norme amministrative per i Soci del T. C. I.

1.° — Nell'inviare rimesse o nel corrispondere coll'Amministrazione del T. occorre sempre indicare con *assoluta chiarezza*, nome, cognome, indirizzo, numero di tessera, ma ancor meglio unire la *fascetta-indirizzo* con la quale si ricevono le pubblicazioni. È l'unico mezzo che assicuri la regolarità del funzionamento amministrativo, giacchè le omonimie sono infinite, impressionanti!

2.° — Astenersi in modo assoluto dal fare uso di indirizzi e indicazioni di generalità anche per poco *diversi* da quelli stampati sulla fascetta-indirizzo predetti. Qualora invece tale fascetta rechi un indirizzo anche minimamente *errato*, avvertire subito.

3.° — Ogni qualvolta si muti residenza ricordarsi di chiedere il *cambio di indirizzo*, unendo L. 1 (anche in francobolli) ed indicando chiaramente sia il nuovo che il vecchio indirizzo.

4.° — Effettuare prima del 15 *novembre* il pagamento della *quota annuale* (Italia e Colonie L. 10,10; Estero L. 12,10, più tassa d'ingresso di L. 2, una volta tanto, pei nuovi Soci) e dell'abbonamento alla *Rivista*. Pei Soci: (Italia e Colonie L. 12,10; Estero L. 20,10). Nel 1922 non si faranno abbonamenti semestrali e quadrimestrali. Tener nota del numero e data del vaglia o lettera raccomandata, per eventuali reclami.

5.° — Qualora si appartenga alla Categoria dei *Soci quinquennali*, ricordarsi in tempo dell'epoca di scadenza della propria associazione. (I *Vitalizi* soli non hanno seccature del genere. Fatevi tutti Vitalizi!: L. 150,20 per l'Italia e Colonie; L. 175,20 per l'Estero).

6.° — Nella corrispondenza con l'Amministrazione o la Direzione adoperare tanti foglietti quanti sono gli argomenti trattati ed unire sempre il *francobollo per la risposta*.

7.° — Leggere sempre con la massima attenzione gli avvertimenti fatti noti a mezzo della *Rivista*, del *Foglietto d'informazioni*, di apposite circolari, ecc. (Quanti reclami si eviteranno in tal modo!). Prima di inviare l'ammontare del prezzo di una pubblicazione desiderata controllarne l'esattezza ricorrendo agli appositi *promemoria* aggiornati periodicamente e pubblicati in *Rivista* o altrimenti resi noti. Ricordarsi che per nessun titolo si eseguiscono *spedizioni contro assegno*.

8.° — Dare precise istruzioni ai familiari, personale di servizio, portieri, ecc., per il sicuro *recapito delle pubblicazioni*, specie in occasione di assenze o trasferimenti.

9.° — Quando è iniziata la *distribuzione* di una pubblicazione attendere con pazienza il proprio turno. Si pensi che si tratta sempre di oltre 180.000 pezzi e che non è possibile nè allestirli tutti contemporaneamente nè spedirli con la sollecitudine che sarebbe desiderata. Astenersi dunque da sollecitazioni intempestive.

(1) Per l'eventualità di un concorso per le spese di rilegatura, vedi a pag. 1034.

NOTE DI FOTOGRAFIA TURISTICA

Al turista, che vuol documentare fotograficamente le impressioni dei suoi viaggi e delle sue escursioni, son dedicate queste noterelle, le quali non hanno la pretesa nè di esser perfette nè complete: esse si propongono di fornire semplicemente delle indicazioni, degli schiarimenti a quanti vogliono accoppiare alle soddisfazioni del turismo quelle egualmente belle che offre la fotografia.

Il godimento che suscita la visione di fotografie di luoghi veduti alla sfuggita o dove s'è trascorso qualche po' di tempo in vacanza, fa pensare che l'essere dilettante fotografo debba essere complemento necessario del turista. E realmente, se ci pensiamo un poco, è così.

L'escursionista non deve però considerare solo la fotografia come mezzo documentario o come insieme di manipolazioni che sono la applicazione di ciò che costituisce scientificamente la loro base, ma deve ancora considerarla sotto il punto di vista artistico, poichè, a lui più che a qualunque altro, si presentano soggetti che, ritratti da un buon punto di vista e convenientemente trattati ed inquadrati, possono riuscire delle piccole opere d'arte, le quali, oltre che essere dei ricordi, appunto perchè aventi in sè un certo che di estetico, soddisfano maggiormente chi le ha ottenute... anche per le lodi che possono venir fatte dagli altri.

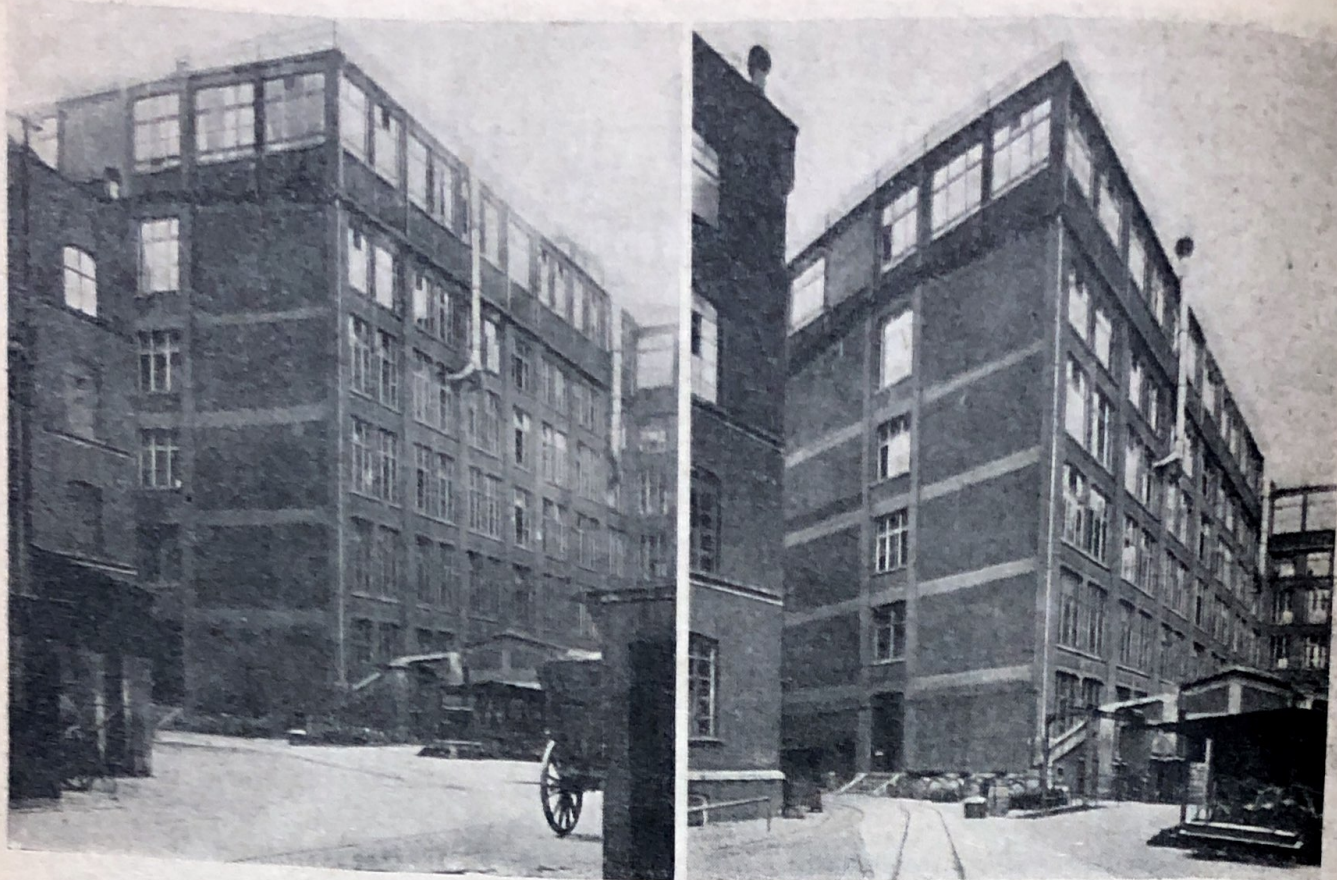
Chi vuol iniziarsi nella fotografia, di cui sia perfettamente digiuno, deve compiere i primi passi facendosi guidare da persona che di essa conosca seriamente qualche cosa. Avrà così quelle nozioni che si riferiscono a tutto il processo fotografico in modo ben più chiaro che consultando i libri, i quali, invece, gli riusciranno assai utili quando si sarà alquanto familiarizzato con tutte le singole operazioni. E intendiamo quindi di parlare al turista-fotografo che conosca già praticamente, almeno nelle sue linee generali, il processo fotografico, che, in altre parole, bene o male, e se vogliamo anche, più male che bene, sappia fare una fotografia.

Il formato.

La prima preoccupazione di chi si dedica alla fotografia è in generale quella della scelta dell'apparecchio. Essa però passa in seconda linea davanti al problema del formato, alla cui perfetta risoluzione converrebbe accordare tra di loro elementi che sono antagonistici.

È noto che l'occhio normale abbraccia un angolo di circa 40 gradi e percepisce le immagini degli oggetti, nel modo migliore, ad una distanza di 20 a 25 centimetri. Le fotografie che meglio si prestano ad una buona visione saranno dunque quelle che ci mostrano gli oggetti come li abbiamo visti, saranno quelle ottenute cioè con un obbiettivo di angolo assai prossimo a quello del nostro organo visivo e avente contemporaneamente una distanza focale di 20 a 25 centimetri. È chiaro che, in caso diverso, la prospettiva debba risultare alquanto alterata, sia perchè si sarebbe costretti ad esaminare le immagini fotografiche ad una distanza differente da quella interposta tra obbiettivo e lastra, sia perchè, nella fotografia, si vedrebbero contemporaneamente oggetti che in natura sono tra di loro discosti tanto che l'occhio nostro non arriva a vederli nel medesimo istante.

Le due condizioni, cui si è or ora accennato, sono soddisfatte comunemente dal formato 18 × 24, formato che non è di certo l'ideale pel turista, e pel peso e per dimensioni ingombranti dell'apparecchio, che sempre poi dev'essere usato fissandolo al treppiede, e ancora per le spese, diremo così, d'esercizio.

Il formato che da anni gode la predilezione degli escursionisti è certamente il 9 × 12, nonostante che esso del tutto non risponda spesso ai requisiti voluti dalla buona prospettiva,

ESEMPIO DI FOTOGRAFIE DELLO STESSO SOGGETTO OTTENUTE CON OBBIETTIVI DI DIVERSA LUNGHEZZA FOCALE (A SINISTRA 25 CM., A DESTRA 11).

perchè gli obbiettivi pel formato in parola, in generale, hanno la distanza focale di solo una quindicina di centimetri circa e abbracciano angoli alquanto più ampi di 40 gradi. Questo, volendo sottilizzare, dappoichè non sempre l'occhio riesce a scoprire ciò che solo un'analisi accurata può far rilevare.

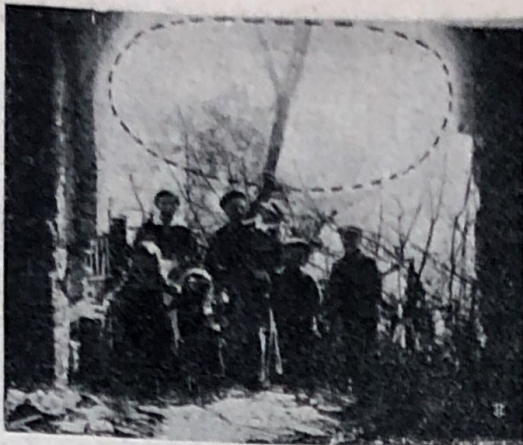
Le ragioni anzidette sono quelle per le quali si sconsigliano i formati inferiori al 9 × 12, poichè con essi maggiormente sono messe in evidenza le alterazioni della prospettiva. Una distanza focale di 15-16 centimetri va praticamente ritenuta conveniente per un apparecchio 9 × 12 da turismo. Gli è certo che un apparecchio 9 × 12 offre una serie di caratteristiche tali che permettono di passar sopra ai deboli difetti di prospettiva dovuti agli obbiettivi coprenti il 9 × 12.

Il tipo pieghevole è un apparecchio che al giorno d'oggi vien costruito in dimensioni così ridotte da potersi comodamente portare in tasca, cosa questa che il turista tiene in gran conto. Inoltre pesa poco, normalmente non esige l'uso del treppiede; dovendo con esso fare anche delle pose un po' lunghe si riesce sempre ad escogitare un qualsiasi artifizio per fissarlo e ciò senza tenere calcolo dei piccoli accessori che allo scopo l'industria fornisce.

Il costo delle lastre, o delle pellicole, 9 × 12 non è eccessivo, per cui ci si può permettere il lusso di eseguire con uno stesso soggetto più di una esposizione, da punti di vista differenti. Donde la possibilità della scelta, tra i negativi ottenuti, di quello che ci permette di rendere il soggetto con l'aspetto che esteticamente giudicheremo migliore.

Il 9 × 12 deve poi considerarsi il formato più appropriato all'istantanee di scenette, le quali si possono prendere senza che le persone da fotografare se ne accorgano: di qui maggiore naturalezza e veridicità dell'insieme. Qualunque genere di fotografia è possibile col 9 × 12, mentre invece i formati più piccoli si dimostrano poco adatti, per esempio, al paesaggio, argomento largamente interessante l'escursionista.

I formati più grandi, per la ragione anzidetta, sono da escludersi per l'istantanea, genere di fotografia che da chi viaggia è sfruttata quanto quella di paesaggio.

L'ingrandimento, col quale si viene in generale a conferire maggior valore estetico alle immagini, anche perchè esso elimina in gran parte le alterazioni dovute ad una prospettiva un po' falsa, trova nel 9 × 12 il suo formato, il quale, tra l'altro, è quello che meglio si presta per la proiezione che, nelle lunghe sere

ESEMPI DI FOTOGRAFIE CON ALTERAZIONI DOVUTE ALL'" ALONE ".

Il 13×18 è certamente, considerando i risultati dal punto di vista prospettico, preferibile al 9×12, ma comincia ad essere ingombrante e troppo pesante per sè stesso e per l'armamentario di lastre, le pellicole non essendo consigliabili per simile formato. Lo si potrebbe proporre a chi non debba portarlo ad armacollo, a chi fa le sue gite in automobile, ma purtroppo non tutti facciamo dell'automobilismo... c'è la tassa governativa che con qualche altra ragione ce lo vieta...

Si dirà: tra il 9×12 e il 13×18 sonvi i formati intermedi, che si avvicinano al primo o al secondo e sui quali si potrebbe far cadere la scelta. Se è pur giusto l'adagio: *in medio stat virtus,* tuttavia, nel caso nostro, non è conveniente staccarsi dagli estremi, anche perchè in viaggio, se è facile rifornirsi di materiale sensibile 13×18 o 9×12 non può dirsi la stessa cosa per gli altri formati intermedi.

Il turista dia la sua preferenza al 9×12, con esso ritrarrà sempre ciò che desidera e coll' ingrandimento ricaverà quanto ancora gli possono dare maggiori formati ingombranti e ponderosi; di un buon 9×12 non avrà mai di che lagnarsi, anzi con la pratica si convincerà che è il formato, turisticamente parlando, adatto a qualunque lavoro, di carattere cioè generale e che veramente più di qualunque altro gli si addice.

invernali, fa trascorrere qualche ora piacevole in famiglia.

Oggigiorno sono in gran voga le cartoline fotografiche, giustamente assai care al dilettante, poichè gli risparmiano la noia della riquadratura e della montatura delle copie sul cartoncino. I negativi 9×12 forniscono sempre una buona cartolina, purchè si stampino accoppiando un po' di buon gusto e di criterio alla natura del soggetto. Volendo che la fotografia copra tutta la cartolina, l'ingrandimento ce ne dà la possibilità, unitamente a quella di poter eliminare dalla fotografia ciò che è superfluo e di poca importanza: primi piani troppo estesi o cieli che dell'originale occupano magari la massima parte. L'ingrandimento, in ogni caso, ci consentirà di porre in rilievo quanto più interessa del nostro negativo e di aver così una cartolina migliore di quella che avremmo potuto ottenere con un negativo di formato coprente perfettamente il 9×14 della cartolina, o anche di maggiori dimensioni.

ARTURO ROSSI.

Elogi americani all'Italia.

La *Electrical Rewiew* in un suo articolo dal titolo « Buon lavoro, Italia! », esalta il lavoro che l'Italia ha compiuto dalla firma dell'armistizio in poi.

« L'Italia non è stata libera dalle incertezze delle azioni politiche radicali, ma da tutti i segni appare che queste sono ora in diminuzione; essa è ora al lavoro come e più d'ogni altra nazione di Europa.

La sua ricchezza idroelettrica si sta sfruttando rapidamente e su vasta scala. L'energia per scopi industriali è a buon mercato, perchè assorbita appena prodotta, e fra qualche anno sarà abbondante, ed il paese intiero sarà allacciato da linee di trasmissione. Le varie compagnie per questi lavori sono ben finanziate e lavorano armonicamente sia per gli impianti che per le linee di trasporto. Gli uomini che vi presiedono sono giovani, energici e capaci, altamente rappresentativi del nuovo spirito che possiede la vita industriale del paese. L'elettrificazione delle ferrovie italiane, ora in via di effettuazione, comprende 4000 miglia di nuovi binari. Il costo dell'energia non è un problema così grave come quello richiesto per l'adattamento del materiale, ma la quantità di linee già convertite è davvero considerevole ».

INTERESSI TURISTICI

Il servizio bagagli nel porto di Genova

Nel numero 4 della *Rivista* sotto il titolo « Le prepotenze dei bastagi » si ha un accenno agli abusi cui nel porto di Genova dà luogo il servizio bagagli. Il quadro però non è completo: molto vi sarebbe da dire a tale proposito. Intanto il Consorzio del Porto ha, in data 11 aprile, fatto andare in vigore un nuovo Regolamento che costituisce una Compagnia Imbarco e Sbarco Bagagli nel porto di Genova alle dipendenze di un gestore consortile. Sembrerebbe che tale Regolamento dovesse avere per oggetto di sistemare finalmente il servizio dei bagagli: ma purtroppo la cosa è ben diversa.

Basta leggere la descrizione del lavoro di spettanza alla Compagnia per comprendere nella sua casistica e nella sua indeterminatezza come tale Regolamento non preveda che una piccola parte delle operazioni inerenti al servizio bagagli. Nonostante ciò la tariffa risulta abbastanza elevata.

Oggi quindi il passeggiero che transita nel porto di Genova, per imbarcarsi su un piroscafo, o arrivato dal mare prosegue per l'interno ha il piacere di vedere il suo bagaglio passare sotto una ben complicata trafila: non meno di sette organizzazioni diverse, coi loro regolamenti e coi loro orari, si occupano infatti nel porto di Genova dei bagagli dei passeggieri: vi è la Compagnia Facchini che prende il bagaglio a bordo e lo mette sulla banchina, l'altra Compagnia dei Portabagagli dalla banchina lo porta alla sala di visita doganale; se il vapore non attracca entrano in ballo anche il chiattaiuolo e il barcaiuolo. Alla stazione ferroviaria il bagaglio è curato dai facchini ferroviari; sulla banchina le operazioni d'imbarco e sbarco, quali etichettatura, rilascio o ritiro delle ricevute, constatazione delle eccedenze sulle franchigie concesse, sono eseguite dal personale delle Compagnie di Navigazione. Se si tratta di vapori in arrivo, il distivaggio e cioè il ritiro dalla stiva e la messa sulla banchina del grosso bagaglio è fatto dalla Compagnia Facchini; se invece si tratta di vapori in partenza, l'operazione inversa di stivaggio è fatta dall'Ente Cooperativo.

Chi può conoscere i diritti e i doveri di tutte queste organizzazioni, le tariffe relative, le mansioni di ognuna di esse? Come poi può conoscere tutto ciò il povero passeggiero in transito che in molti casi non conosce nemmeno la lingua del paese? Oggi che i soprusi sono così facili come è possibile evitarli o reprimerli quando tanti ingranaggi sono in moto?

Aggiungasi ancora che il passeggiero deve rendere conto alla dogana spesso limitata di personale e assai fiscale; si noti che non vi sono locali di ricovero sufficienti e decenti e quando piove o si fa tardi il bagaglio resta in gran parte esposto alle intemperie e all'aperto incustodito. Sulla banchina manca la luce e manca ogni indizio di una efficace sorveglianza.

Alle organizzazioni ufficiali, per mancanza di un'efficace sorveglianza, s'intromette facilmente un elemento di ventura che effettivamente fa il servizio di trasporto del bagaglio esigendo mancie e compensi non previsti in alcuna tariffa. Così si arriva al colmo della confusione.

Non è quindi da meravigliarsi se i passeggieri che transitano nel porto di Genova finiscano per ammattire. In altri porti invece il bagaglio viene spedito dal luogo di origine direttamente a bordo; il transito nel porto avviene per la massima parte del bagaglio quasi a insaputa del passeggiero. Vi sono porti di transito organizzati in tal maniera: Liverpool, Havre, Cherbourg, Southampton, ecc. Perchè non se ne seguono i sistemi?

Nel porto di Genova, se si vuole ravvivare il transito dei passeggieri occorrono specialmente:

a) una stazione marittima decorosa, ben riparata, attigua alle banchine di attracco dei piroscafi;

b) una grande semplificazione del servizio bagaglio, mettendo tale servizio all'esclusiva dipendenza delle Compagnie di Navigazione in modo che il passeggiero non abbia a trattare con molteplici intermediari;

c) una sorveglianza efficace fatta da personale specializzato;

d) un ordinamento doganale sbrigativo;

e) comodi e ben predisposti collegamenti ferroviari.

Il movimento dei passeggieri in un porto come quello di Genova è un traffico di immensa importanza; esso alimenta molti interessi di prim'ordine. È un vero peccato che non sia curato convenientemente e, anzi, tutto sia predisposto per osteggiarlo.

G. CONTESSO.

...IL PO AVEVA UNA CATERVA DI FIGLIUOLI PICCOLI, CHE CORREVANO, CORREVANO, CORREVANO E NON SI FERMAVANO MAI.

· PAESAGGI E RICORDI PADANI ·

Vi è un paesaggio in Italia che gli stranieri non conoscono; che pochi fra gli italiani stessi apprezzano ed amano. È il paesaggio fluviale che gode di questo... invidiabile oblìo. Si cercano i monti, i laghi, le valli, le spiagge marine. A nessuno viene in mente di cercare le rive del Po o del Tevere. E quelle rive, in verità, dicono poco a chi non vi è nato. Hanno, in apparenza, qualche cosa di così monotono, languido e scolorito! Pure il paesaggio fluviale ha anch'esso il suo fascino estetico, la sua vita e la sua anima, che foggia poi in modo particolare l'anima della gente la quale vi abita. Naturalmente intendo parlar qui del paesaggio fluviale nella pianura. Quando il fiume scorre ancora fra le balze del monte o ai suoi piedi non ha nulla da invidiare, nell'araldica delle bellezze naturali, al monte stesso o al lago dove entra e d'onde esce.

Coloro, tuttavia, i quali sono cresciuti fra i boschi e gli scopeti, che contengono le acque del fiume nel suo corso più umile e più oscuro, ne sanno le segrete malìe e le malinconiche dolcezze ed io, che ho qui stampato nell'anima il paesaggio padano della mia Bassa di Lombardia, potrei — se ne avessi l'arte — dirne tutta la semplice e disadorna poesia. Ma come fare? È così difficile afferrare, penetrare e tradurre in parole certe emozioni e sensazioni!

Vorrei, per esempio, spiegarmi questo piccolo mistero. Tutte le volte che ritorno a quel settore del Po, che io ben conosco, tra il Pavese e il Cremonese, e lo contemplo da un certo argine, che difende le ultime propaggini del Lodigiano, io mi sento una strana dimestichezza coll'acqua scorrente sotto i miei occhi. Quell'acqua muta continuamente; si rinnova; è tutto ciò che di più fuggevole si possa immaginare; viene dal monte, va al mare; non è la stessa acqua che ho visto fanciullo; non è nemmeno l'acqua che ho visto un giorno o un minuto avanti! Eppure per me c'è in essa qualche cosa di immanente. Il fiume passa e resta; il fiume va e sta; corre via ed

è sempre lì! Quando ero ragazzo immaginavo che il suo grande fluire e rifluire fosse una illusione; fosse come l'aspetto appariscente e mobile di un essere vivo, ben fermo e piantato sulle sue gambe!

Certo, per me il Po era allora distintamente personificato. Nelle storie che mi raccontavano le vecchie contadine aveva proprio la sua casa a pochi chilometri dalla mia cascina. Aveva anche una caterva di figliuoli piccoli, piccoli, che correvano, correvano, correvano e non si fermavano mai. La moglie faceva la sera la polenta per tutti in un enorme paiuolo senza fondo. Lui era un misto di buono e di cattivo; tra il soprumano e l'umano. Non ricordo più precisamente come me lo figurassi. Ma doveva avere una gran pancia, perchè era un terribile mangione. Era ghiotto specialmente di radici e ne era sempre in cerca, grattando e rigrattando le due sponde. Quando vedevo le radici di qualche albero sterrato, per metà sporgenti dal margine, cadenti sull'acqua, nude e filacciose pensavo sempre a un pasto del Po. Il quale — anche questo mi ricordo — era capricciosissimo di umori, passando facilmente da una quiete sonnolenta all'ira più torbida e più feroce. Allora gonfiava, gonfiava, gonfiava sbuffando come un dannato. Ed erano dolori per tutti! Il prete andava bene sull'argine a benedirlo, ma quello pareva un invasato e ce ne voleva prima di cacciargli il diavolo di corpo!

Il solo che se la intendesse col Po era Camili Mingòi. Questi era proprio un uomo in carne ed ossa — anzi più in ossa che in carne! — che iò ricordo benissimo di aver visto coi miei occhi. Abitava su un isolotto, in mezzo al fiume, ma la sua abitazione era una semplice capanna costrutta di sterpi, di foglie secche e di fango. Bastava però a quell'uomo stranissimo che pareva non avesse alcun bisogno. Lo si vedeva pescare colla canna. Pare che riuscisse anche a prendere qualche raro uccello coi lacci. Spesso i barcaiuoli che portavano la ghiaia da una certa cava più a monte fino a Cremona gli lasciavanò, passando, qualche pane giallo o un po' di farina. Raramente veniva a terra. Allora girava di cascina in cascina, col sorriso del cretino sulle labbra bavose, colla testa tentennante e le gambe che gli si piegavano sotto affloscite. Balbettava a stento parole che erano inintelligibili. Egli andava così a razzolare nei mucchi di strame e di immondizie. Le contadine gli gettavano fette di polenta fredda, come le avrebbero gettate a un maiale, ma lo rispettavano però. Non volevano che i ragazzi lo schernissero, nè gli dicessero delle male parole perchè l'opinione diffusa era che egli se *la intendesse* col Po. In che cosa poi consistessero queste intese io non so. Ma ricordo benissimo che quando il Po ingrossava e si faceva minaccioso le donne correvano sull'argine e chiamavano: *Camili! Camili! Oh Camili, tiratelo indietro! tiratelo indietro!*

Io che avevo allora cinque o sei anni immaginavo che Camili avesse la forza di tirare indietro il Po per la coda, ma la Mariangiola, ch'era fra le nostre contadine quella che si prendeva cura più intelligentemente della mia educazione, mi spiegava poi meglio la cosa. Non è che Camili tirasse proprio il Po per la coda, ma egli possedeva un libro, anzi un librone, che la Mariangiola chiamava *il librone del comando*. Con quello poteva fare ciò che voleva: la pioggia e il sereno, il sole e la luna, la magra e la piena! Bastava che lo aprisse ora in una pagina ora in un'altra, mettendovi in mezzo un certo grano di melica! Una volta due giovani dal fegato sano, approfittando della temporanea assenza di Camili Mingòi, si erano portati sul suo isolotto e lo avevano rovistato da cima a fondo. Niente! Niente! Forse aveva ragione la Mariangiola, la quale diceva che tanto il librone come il grano di melica glieli teneva via il Po, al sicuro, sott'acqua, in un suo canterano verde, legato con due lunghe bisce!

Favole! Lo so anch'io. O meglio, io non so nulla. Perchè, vedete, la realtà — quella che noi chiamiamo *realtà* — è così piena di bizzarrie, che io non so perchè dovremmo accettare queste per buone e non prestar fede alle bizzarrie delle favole! Torno sempre alla mia idea. C'è nel Po qualche altra cosa oltre l'acqua: qualche cosa di immanente e di vivo! Forse c'è in tutti i fiumi. Molti anni fa io mi trovavo sulle rive dello Shannon, in una di quelle regioni umide e nebbiose della pianura irlandese che ricordano, nel loro squallore, la nostra Bassa di Lombardia. Parlavo spesso coi pescatori e coi contadini e scoprivo, con mia grande meraviglia, che molte delle storie del Shannon erano le storie del Po. Certe superstizioni, certe figurazioni, certe leggende e perfino certe cantilene parevano nate dalle stesse onde. Il che conferma quanto vi dicevo più sopra: il fiume ha una

LE PROCESSIONI CHE IL CURATO ORDINAVA SULL'ARGINE QUANDO C'ERA UNA INVASIONE DI TOPI O DI TALPE.

anima sua, che foggia in modo particolare l'anima delle cose e delle genti che vivono lì!

***

Le cose e le genti del Po — del Po della Bassa — non sono certo foggiate allegramente. Il paesaggio padano passa naturalmente per delle gradazioni. Ma nella immediata vicinanza del fiume ha un non so che di desolato e di spento. Per questo piace tanto agli spiriti contemplativi e fantastici. La stessa vegetazione contribuisce a mettere una nota di tristezza nel quadro. Il salice non è allegro e il salice è proprio l'albero d'oltre argine. È tutto sepolto nella sabbia e nella ghiaia, da cui manda fuori i suoi rami sottili e lunghi d'un verde scuro. In certi tratti di oltre argine il saliceto è foltissimo e la sua ombra è delle più fredde e paurose che io mi conosca. Ci si va dentro di novembre, affondando negli acquitrini e calpestando le foglie marcie, per far saltar su la beccaccia, ma non si può a meno di avvertire uno strano sgomento. Il pioppo, l'ontano, il rovere, la quercia stanno, di solito, un po' più alla larga. La pianta d'oltre argine è per eccellenza il salice: il quale, per altro, non domina solo in quella solitudine, avendo, anzi, una larga compagnia di cespugli di menta selvatica, di erbacce di ogni genere, di canne e di scope. Tutta questa vegetazione bassa forma un arruffio nero, che contrasta non poco col bianco della sabbia e della ghiaia. Ma è il suo bello. Il paesaggio d'oltre argine è così una vera acquaforte. Al di qua dell'argine continuano un po' la foschia e la tristezza, anche per i numerosi stagni o *budri,* formati dalle escavazioni delle acque nei periodi delle rotte e che diffondono tutto in giro un velo grigio di umidore malsano.

Il quadro ad olio comincia più in su, dove il terreno è variamente coltivato e il gelso rugoso taglia in tutti i sensi i poderi. Ivi il bianco-nero lascia il posto all'oro delle spiche, al verde cupo del trifoglio, al giallo delle risaie, all'azzurro del lino e alla pannocchia del granoturco, di cui si intravede spesso il rosso vivo, fra le crepe dell'involucro seccato dal sole e imbiancato dalla polvere.

Ma, anche in mezzo a una lussureggiante coltura, la Bassa non perde quasi mai la sua tonalità quieta, che le è data dall'umiltà stessa e dalla rusticità dei casolari scalcinati e cadenti e dalla povera apparenza dei villaggi. Quale differenza colle abitazioni dei *fermiers* francesi e dei *farmers* inglesi; coi *gaards*

scandinavi e colle *cottages* dei contadini della Germania meridionale o della Svizzera! Quale differenza colle stesse abitazioni rurali dell'Emilia, della Romagna e della Toscana! D'onde viene da noi un tanto abbandono? In parte, vi deve aver contribuito il sistema della proprietà terriera, l'affittanza, che ha tolto di mezzo l'interesse diretto del padrone in una successiva e sapiente opera di miglioramenti. Ma in parte la cosa si deve anche al carattere degli abitanti. L'atmosfera pesante e densa che grava sulla Bassa non è tale da stimolare vigoria di iniziative. Nè la minaccia perenne del fiume deve essere estranea alle cause che hanno mantenuto questo stato di cose. Perchè il Po, che le mie vecchie contadine mi dipingevano mutevole di umori, è veramente terribile quando va in collera. Allora si abbatte come una furia contro l'argine maestro o consorziale e pigia e rode e sgretola e scava riuscendo, talora, ad aprirsi quelle brecce, che sono come le piaghe doloranti nella storia della Bassa.

***

Bella è la lotta che questa nostra gente ha dovuto sostenere nei secoli per difendersi dal Po e per sistemare il corso e la distribuzione delle acque in tutta la Bassa. Ma l'opera di difesa e di sistemazione, lungi dall' essere compiuta, richiede ancora attenzioni e studi e spese e lavori. Si tratta di un problema complesso: nuove e più salde arginature; costruzione di idrivore e di chiaviche; esecuzioni di canali e deviamento del corso di alcuni degli esistenti; abbassamento del livello delle acque in certi colatori; bonifiche; otturamento dei *budri;* nuovi tracciati stradali, ecc., ecc. Molti si sono occupati di questo vasto e importante problema, ma in particolare mi piace di ricordare qui uno dei più illustri figli della Bassa, l'ing. Paolo Bignami. L'esempio di quest'uomo ricco, che avrebbe potuto o godersi una vita piacevole ed elegante o darsi alle industrie e ai commerci per aumentare l'avito patrimonio, ed ha invece consacrato le migliori energie della sua gioventù a gravi studi scientifici, a viaggi istruttivi, a severe letture e a scritti faticosi, merita davvero di essere segnalato. Figlio di una antichissima famiglia della Bassa, nato e cresciuto — come chi scrive — in una cascina, Paolo Bignami è il tipo — piuttosto raro da noi — del *country gentleman*. Ha una intima e istintiva signorilità, che si traduce in una semplice compostezza e, insieme, in una grande finezza di tratto e di parola. Ama le nostre campagne, le nostre *morte*, i nostri boschi, dove caccia con gusto il germano e la beccaccia. Ma ama forse anche più il problema di queste nostre campagne: come provvederne ai bisogni, come favorirne lo sviluppo, come elevarle materialmente e moralmente.

Paolo Bignami ha profondamente studiato la questione delle acque della Bassa, come pure tutti i problemi inerenti al nostro maggior fiume. Ricordo una sua precisa memoria su *La sistemazione idraulica della Bassa di Po tra il Lambro e l'Adda in provincia di Milano* e ricordo che egli ha strenuamente e vittoriosamente difeso a Barcellona, or non è molto, il Po e il Ticino dal pericolo che li minacciava di essere internazionalizzati.

***

Ci sarebbe mancato altro!

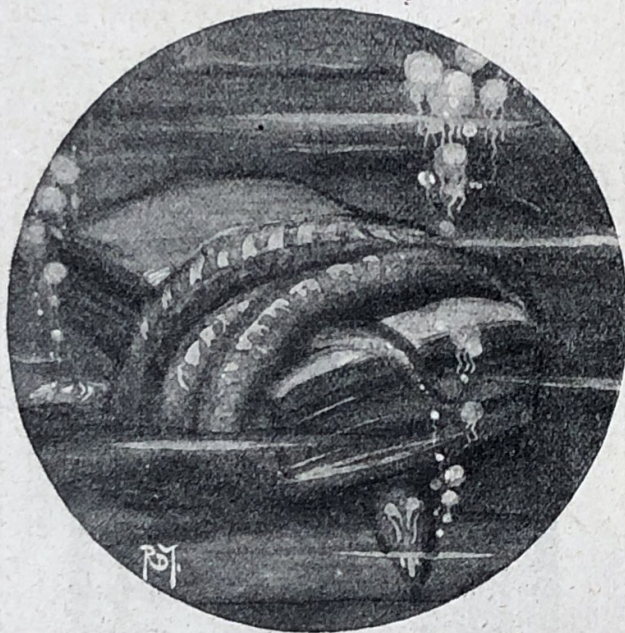
Non che io sia, in massima, contrario alle internazionalizzazioni. Vorrei, anzi, che la misura fosse adottata non solamente per i fiumi maggiori, ma anche per gli stretti, i canali, alcuni porti, ecc. Se non che la misura dovrebbe essere generale o almeno dovrebbe cominciare ad applicarsi là dove la sua opportunità fosse evidente. Ma internazionalizzare il Po solo perchè riceve il Ticino, e perchè il Ticino nasce in Svizzera, dove, per giunta, non è affatto navigabile, può davvero sembrare più una curiosa velleità, che una tesi seriamente discutibile!

Il Po, del resto, conosce ben altre tesi giuridiche e conseguenti polemiche e complicazioni e lotte di uomini e di popoli. Il Medio Evo è pieno di contese fra signorotti feudali, vescovi, conventi e comuni per i diritti di pedaggio, di pesca, di navigazione e di traghetto. Il possedere un arsenale o un porto o un ponte sul Po era considerato un privilegio dei più invidiabili, per raggiungere o mantenere il quale nessun sforzo pareva indegno. I borghi ripuari di destra e di sinistra erano spesso in guerra per la questione dell'approdo delle barche o per l'erezione di un castellare o per altro. Una lunga contesa padana fra piacentini e lodigiani è finita nel secolo XIII con una convenzione veramente straordinaria. Stabiliva essa che sul Po non si potesse navigare di notte, che vi si potesse far rapina tutti i giorni della settimana, me-

no il mercoledì e la domenica, e che, solo delle rapine subite in questi due giorni, piacentini e lodigiani si compensassero a vicenda!

È vero: queste sono usanze che risalgono di parecchi secoli. Ma ce ne sono altre non meno curiose che sono arrivate fin quasi ai nostri giorni. Il fumo in pianura ci mette molto a levarsi, a muoversi, a sciogliersi e a scomparire in anelli sempre più radi e trasparenti, e così tutte le cose vanno via adagio, comprese le antiche costumanze e tradizioni, che sembrano abbarbicate al suolo e tenute giù da quella atmosfera pesante di cui vi parlavo e che deve pure essere responsabile di molte altre peculiarità della Bassa. Solo coi ricordi della mia infanzia e con quelli dei miei di casa potrei ricostruire una società paesana di sapore e di colore ancora primitivi — sapore e colore che, certamente in questi ultimi anni saranno andati notevolmente perdendosi.

Le vecchie cascine infeudate da secoli alle stesse famiglie, conservavano e tramandavano tutto un patrimonio patriarcale di abitudini, di riti e di credenze. Soprattutto le trame delle *cosse* o storie che le contadine narravano nelle stalle erano intessute di fila, le quali dovevano risalire ai più remoti vagabondaggi della fantasia popolare. Le mirabili vicende dello storno parlante e delle bisce — i terribili *milò* — che succhiavano il latte delle mucche; quelle del vitello bicefalo e bicolle e del tacchino ch' era nato con due becchi, avevano certo la barba bianca, come la neve che faceva loro d'accompagnamento nelle eterne serate invernali. Talora non erano *cosse* udite dalle nonne o fiorite negli orti della cascina: ma storie da cavarsi tanto di cappello, che la Mariangiola (mi riferisco sempre alla più sapiente delle nostre contadine!) leggeva dai suoi libri unti e bisunti. Ricordo, tra l'altre, la storia della *Bella Maghellona,* che sarebbe come dire la *Bella dal gozzo.*

Nè meno tipiche erano le *stufe,* dove, al pizzicare di chitarre e mandolini o al suono lacerante di sgangherate fisarmoniche, le ragazze, buttati in un angolo gli zoccoli, ballavano la monferrina coi *matei,* dalle brache corte e il grembialino azzurro. Spesso capitava anche il Torototella, rapsoda ambulante, coi suoi romanzi rimati e canterellati o il burattinaio colla baracca di Pampalughino. Ma durante la bella stagione, e specie sul far dell'autunno, anche la tradizione locale si sgranchiva e usciva dalle cascine all'aperto, sulle piazze o le spianate dei villaggi. Mercati, fiere, sagre. Le fiere erano come le olimpiadi della Bassa, perchè da esse datavano i contratti e i patti colonici e insieme si celebravano i giuochi prediletti, dalla cuccagna al pallone. Credo che in pochi paesi d'Italia il giuoco del pallone abbia avuto tanta voga come ne ebbe qui. La gente ne andava matta e si formavano anche dei giuocatori abilissimi. Le autorità dovevano, in antico, favorire il giuoco, perchè ricordo d'aver letto non so dove di uno statuto codognino che addossava al comune le spese per le riparazioni dei danni che le palle, talora, cagionavano cadendo sui tetti delle case!

Varie pure erano le cerimonie che si riferivano più precisamente al Po. Io ricordo con particolare vivezza le processioni che il curato ordinava sull'argine, quando c'era una invasione di topi o di talpe. Era una lunga fila di bambine prima, poi di giovinette, poi di donne fatte: tutte col velo bianco e il cero acceso in mano. Il prete trinciava l'aria coll'aspersorio e il chierichetto scuoteva un grosso campanello. Mi pare anche di riudire quella mormorazione un po' lugubre di preghiere biascicate. Ma di là dall'argine veniva poi una voce che la copriva. Era la voce del Po che mi incuteva sempre un senso di terrore. Veniva così da lontano e mi pareva avesse un fondo così misterioso! Che cosa diceva? Che cosa dice ancora oggi? Che cosa dirà domani? — Domandarlo a Camili Mingòi!...

MARIO BORSA.

(*illustrazioni di R. di Massa*).

L'ARCHITETTURA DEI GRANDI ALBERGHI D'AMERICA

Sino a circa un secolo fa ben si potevan definire i rapporti tra l'Europa e l'America come quelli intercedenti tra la metropoli e la colonia, inquantochè una corrente di idee fluiva dalla prima alla seconda, senza che quest'ultima fosse in grado di offrire al vecchio continente dei valori equivalenti: la nuova terra ripagava soltanto con prodotti della natura quegli elementi essenziali della civiltà contemporanea che l'Europa offriva al mondo.

Ma oggigiorno, dopo che il gesto grandissimo della partecipazione americana alla guerra europea, al quale nessuno può negare una parte nettamente ideale, ha suggellato in modo così esplicito un patto di collaborazione da pari a pari tra i due continenti, sembra ozioso elencare quel gran numero di prodotti dell'ingegno umano che l'America da gran tempo ci provvede e analizzare più minutamente gli aspetti di questo scambio vicendevole di valori.

In un campo particolare, che si potrebbe definire quello del « meccanicismo della vita pratica », è dagli Europei stessi riconosciuta la superiorità americana; ma presso i popoli anziani perdura tuttavia la credenza che in tutti i campi più particolarmente culturali gli americani siano ancor sempre dei coloniali e, come dicono gli inglesi, dei « cugini selvatici ».

FIG. 1.
L'HOTEL BLACKSTONE DI CHICAGO terminato nel 1909, che ha tutti i bagni con luce e ventilazione diretta dall'esterno e che presenta dei notevolissimi progressi nella disposizione dei saloni e dei servizii, è ancora « romanticamente » paludato di elementi decorativi del barocco francese: il tetto a « Mansarde », le corniciature degli ultimi piani, i festoncini di stucco ed i pennoni che non servono a nulla gli conferiscono il carattere dei nostri Saloni d'albergo di trent'anni fa. Questo edificio vale ottimamente da esempio del male che la decorazione produce ad una architettura che sarebbe buona se fosse lasciata nella sua espressione più diretta e più nuda

È per questo che ogni qualvolta si parli senza disprezzo ed anzi con una molto positiva considerazione della architettura contemporanea dell'America del Nord, si vedon gli Europei aprir tanto d'occhi ed arricciare il naso, come farebbe qualsiasi aristocratico al quale venisse citata come interessante ed imitabile una manifestazione d'indole popolare. Certo la immodestia degli Americani, la loro infantile manìa dell'auto incensamento, la ricerca sintomatica del « biggest in the World », suscitano un atteggiamento ostile in noi e tengon deste le prevenzioni che la tradizione metropolitana nostra, quasi di vecchi abitanti della grande città, ci consiglia di fronte al popolo coloniale di ieri, rimasto in certe manifestazioni provinciale anche se addensato in centri urbani grandissimi.

Ma atteggiamoci con ogni serenità nel giudizio e guardiamo se nel campo della architettura, di questa sintesi di tante arti minori, gli americani

non meritino oggimai un posto notevolissimo nel mondo.

Il grattacielo.

La creazione architettonica americana per eccellenza è il « grattacielo », come scherzosamente è definito quel tipo di edificio altissimo che necessità economiche hanno fatto erigere dapprima nell'angusto vecchio centro di Nuova York, dipoi in tutti i centri delle maggiori città. Gli architetti americani si sono messi al servizio di questa necessità nuova e con innovazioni tecniche fondamentali del concetto di casa, con una profonda elaborazione estetica hanno creata una architettura tipica per molti rispetti.

Il condannare codesta per cattiva, solo perchè noi siamo a tutt'oggi lontani da queste necessità (e meno lontani forse di quanto generalmente si crede) è da stolti.

L'orrore che presso di noi si ha del grattacielo, l'animosità che quasi il solo sentirne parlare suscita, è dovuta in gran parte alla erronea credenza che codeste torri siano la dimora tipica dell'uomo americano e che, se per sventura si trapiantassero anche tra noi, noi saremmo costretti a vivere in quelle vertiginose stie.

Al contrario di ciò il grattacielo è sorto essenzialmente per ospitare degli uffici in quelle zone limitate che gravitano attorno alle borse, alle calate dei porti, alle stazioni ferroviarie; è stato esteso all'uso di abitazione umana solo sotto specie di albergo, che ospita l'uomo in via transitoria e che, anche se usato da molti come luogo di abituale soggiorno cittadino, non ha per nulla eliminato nella civiltà americana il « senso » della casa.

L'americano del Nord è anzi oggi in questo campo un raffinato, anche in confronto a tutti i vecchi popoli europei; egli comprende forse meglio di qualunque altro uomo moderno lo « charme » della architettura domestica, guidato anche dalla tradizione coloniale che esso vanta.

L'amore per la casa raccolta, adeguata agli scopi, senza orpelli e senza oltraggi alla sincerità ha raggiunto nell'America del Nord un alto grado. E per gli architetti italiani d'oggigiorno, molti dei quali credono d'essere i consegnatarii di una tradizione, c'è da imparare *tutto* da più di un architetto « parvenus » di razza yankee: anzitutto il buon gusto.

FIG. 2.

THE BILTMORE HOTEL di Nuova York, terminato nel 1914, con 1000 camere e 1000 bagni. La grande pergola sulla facciata principale è unita al giardino pensile che occupa il cortile centrale all'altezza del sesto piano (vedi fig. 3). La rinuncia ad ogni superfetazione decorativa sul tetto conferisce a questa massa architettonica il tranquillo aspetto di gran torre bipartita; la relativa semplicità tecnica delle fronti riesce a farci simpatizzare con questa mole più che non con quella presuntuosa e falsa del Blackstone illustrato di sopra.

Le caratteristiche del grattacielo.

Ma torniamo a considerare il grattacielo.

Nelle case per uffici esso risponde in generale a

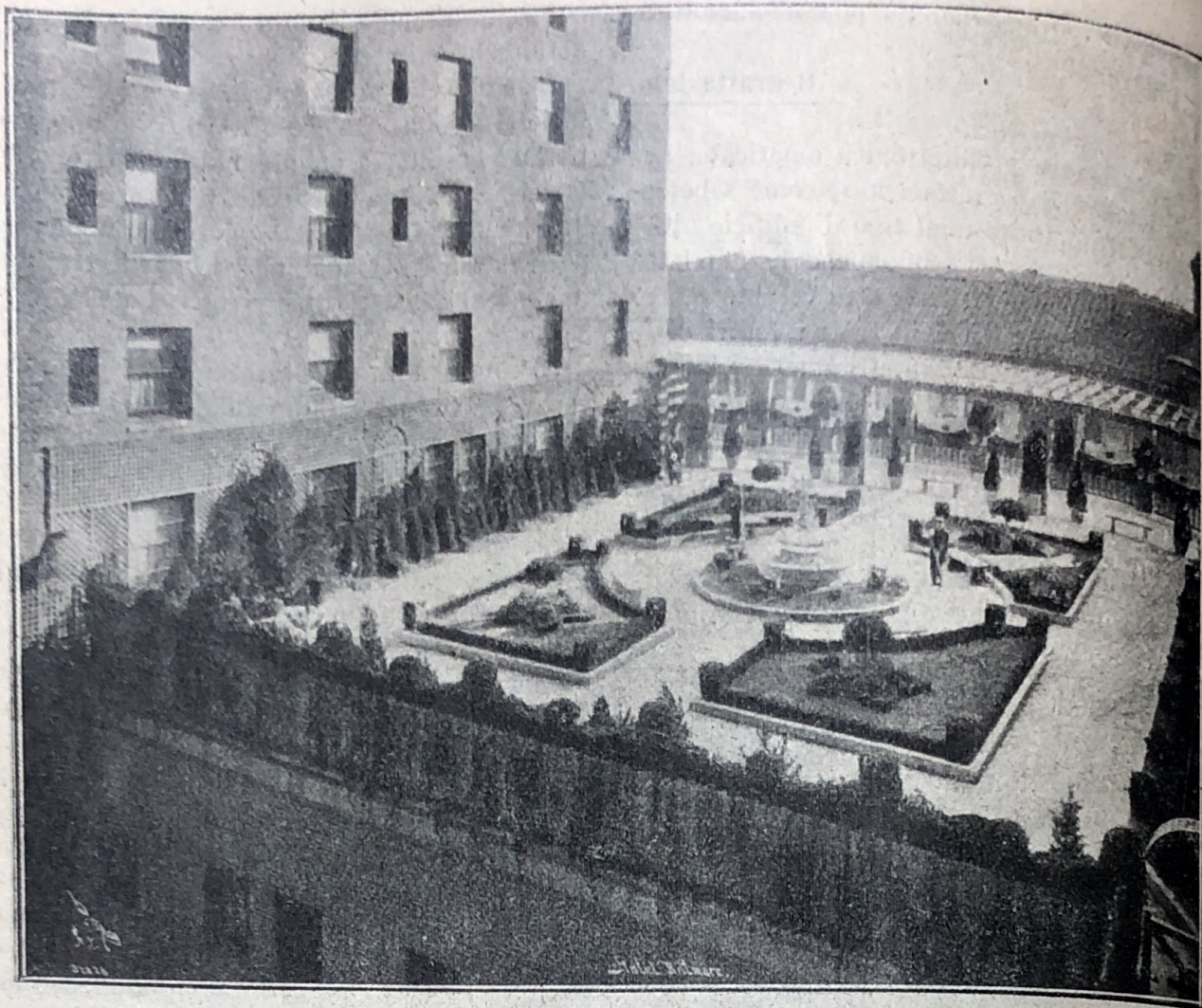



FIG. 3
Il giardino « all'italiana » del « Biltmore », che dà sulla gran pergola corrente lungo la fronte principale.

due schemi fondamentali: o presenta un grande salone centrale di tutta altezza, a guisa di cortile coperto, con lateralmente le vaste camere variamente suddivise nei diversi piani ed illuminate sia dalla fronte stradale che dal lato del cortile; od è costituito in ciascun piano da un corridoio centrale con le stanze sui due lati prospettanti l'esterno.

Uno schema simile al primo ci è offerto nel vecchio mondo dagli edifici dei grandi magazzeni di vendita, come in Italia quelli della Rinascente di Milano e di Roma, ma elevati di tre o quattro volte tanto ed adibiti totalmente ad uffici. Niente dunque di singolare nell'organismo, se non sia lo sviluppo dei mezzi di elevazione, nella cui perfezione è del resto insita la possibilità pratica del grattacielo stesso. Tali costruzioni sono naturalmente « fireproof » ossia a prova di fuoco, per essere di ferro in tutte le loro strutture sia verticali che orizzontali e sono sempre completate da vasti mezzi per l'estinzione di incendi. In tutte le case americane di carattere speculativo le scale sono ridotte a funzioni assolutamente secondarie ed alle minime proporzioni. Spesso il numero di scale necessarie alla sicurezza in caso di incendio è ottenuto, con una sincerità che direi feroce, all'esterno delle case stesse, in forma di ripide scalette da bastimento che collegano tra loro i ballatoi dei diversi piani. Questo partito, brutto davvero, non è però mai adottato in edifici molto alti.

Il valore architettonico del grattacielo.

Il grattacielo albergo è di tutti il più interessante, presentando sempre un problema fondamentale complesso: quello della sovrapposizione e per dir così, della convivenza attorno agli stessi pilastri, di piani a struttura cellulare, suddivisi cioè in quei molti piccoli vani che sono le camere da letto, i bagni, i cavedî di ventilazione, e di piani a grandi locali, dalle forme e dimensioni più disparate.

Sotto ai luoghi destinati alla varia vita del pubblico e frammezzo ad essi sono collocati i servizi più complessi che si conoscano, dalle cucine e dagli apparecchi di riscaldamento alla ventilazione centrale con raffreddamento d'aria ed all'impianto di telegrafia senza fili.

Una sola cosa può dare a noi Europei una idea che corrisponda a quella che suscita la struttura di un grande albergo americano, ed è il moderno transatlantico.

Ma questa analogia, unita al nostro modo stranamente corrotto di concepire i limiti della architettura, può suggerire l'idea che il grattacielo americano sia da considerare piuttosto un prodotto dell'ingegno tecnico dell'uomo che non una creazione propriamente architettonica.

L'insano binomio che da circa un secolo si è andato sostituendo al chiaro valore che aveva in passato il termine architettura (intendo il falso dualismo tra ingegneria ed architettura), può appunto dare origine ad un bisticcio di tale natura.

Ora per opera propriamente tecnica dell'uomo va considerata solo quella che, come la macchina in genere, rappresenta la soluzione unica di un problema, la creazione che dà il massimo rendimento col minimo mezzo e che non offre luogo al coefficiente del gusto artistico.

In un grattacielo americano il gusto artistico ha un posto altrettanto notevole come in qualunque altra dimora umana; secondo il grado del perfezionamento tecnico muteranno nelle case dell'uomo i fattori di indipendenza dai limiti matematici, che segnano come una collana di punti fissi circoscrittori della elaborazione fantastica; ma persino per la nave moderna, tutta libera delle soprastrutture decorative di un tempo, è assolutamente proprio parlare di architettura.

FIG. 4.
HOTEL RITZ-CARLTON DI FILADELFIA del 1911, che pure ispirandosi stilisticamente al rinascimento italiano, rappresenta un notevole esempio del come si possano commisurare le masse esteriori alla formazione dei locali che vi corrispondono.

La radice del nostro errore è senza dubbio nella credenza che architettura significhi essenzialmente decorazione, mentre non mai come oggi va gridato forte che la decorazione è il delitto della nostra senilità e che vivace è solo, in architettura, il costruire.

Se la casa di 20 piani urta il nostro gusto tradizionale, è questo che dovrà mutare quando lo «sky-scraper» sia un prodotto della necessità; noi del resto, che abbiamo da gran tempo superati i limiti della architettura classica, che per non averne mai avuto bisogno, nulla ammetteva che superasse i tre ordini, perchè mai dovremmo noi arrestare il nostro giudizio alla casa di sette piani che costruiamo attualmente, condannando per peccaminose di non so quale colpa quelle più alte?

Quando la casa alta cinquanta metri sia altrettanto necessaria alla vita nuova, quanto la torre militare lo era nella città medioevale, non vi è ragione che una tale casa non dia a noi un godimento estetico in tutto simile, se essa è, ben si intende, architettonicamente buona, a quello che ci dà la svelta Garisenda bolognese, architettura in se stessa perfetta secondo le cognizioni tecniche del tempo suo.

I grattacieli alberghi.

Ma ritorniamo ai grattacieli albergo e vediamo come gli architetti americani, giocando coi pilastri e le travate, cogli elevatori ed i ventilatori, coi bagni e colle grandi aule, seguan pur sempre la legge che Andrea Palladio enunciava, quando diceva di andare sempre cercando «l'ottimo collocamento di tutto quello che fa bisogno all'uso».

Molti architetti e tutti i profani credono che in un edificio la facciata sia la prima cosa da definire. Si può invece ben affermare il contrario, giacchè solo una buona elaborazione dell'organismo totale dell'edificio può dar luogo ad una giusta e perciò appunto piacevole forma esterna.

Nel caso dell'albergo le piante che prime vanno organizzate sono quelle dei piani delle stanze da letto: la disposizione dei saloni e dei servizi dovrà sempre sottomettersi alle necessità delineate dei piani cellulari e se in questi dovranno essere fatte delle varianti, non si dovrà però mai intaccare il loro organismo fondamentale.

Importante è stabilire il numero di ascensori necessario ed il loro giusto collocamento. Per uno stesso numero di ospiti gli ascensori saranno più o meno, secondo che il pubblico dell'albergo è costituito di passanti e non piuttosto di gente che vi soggiorni con una certa continuità. Un albergo di trecento camere avrà in genere due o tre ascensori; uno di settecento ne avrà cinque; uno di duemila ne avrà dieci. Circa altrettanti saranno in ciascun albergo gli elevatori di servizio ed uno di questi dovrà poter servire non solo per il grosso bagaglio, ma anche per la mobilia; avrà pertanto almeno due metri di larghezza. In nessun caso la cabina dell'ascensore dovrà essere accessibile da più parti per non dare luogo ad inconvenienti gravi e perchè il pubblico non venga disorientato usandone.

Tutti gli ascensori saranno aggruppati, in modo da occupare un punto centrale dell'area complessiva coperta da ciascun piano ed al piano a terreno dovranno corrispondere ad un punto molto prossimo all'ingresso principale. È citata in America come buona regola quella di illuminare con finestre tutti i ripiani di arrivo degli ascensori; ma le restrizioni poste dallo sfruttamento dello spazio fanno spesso sacrificare questo ideale. Del resto anche i corridoi non sono di regola illuminati che elettricamente; dei perfetti impianti di ventilazione meccanica, che vedremo più sotto parlando dei bagni, permettono però di supplire sotto questo riguardo alla mancanza di finestre sull'esterno.

FIG. 5. L'HOTEL PENNSILVANIA DI NUOVA YORK del 1917, a tutt'oggi il più grande albergo del mondo — con 2200 camere.

Le camere.

Lungo i corridoi, in modo da non essere mai troppo distanti da nessun punto del pia-

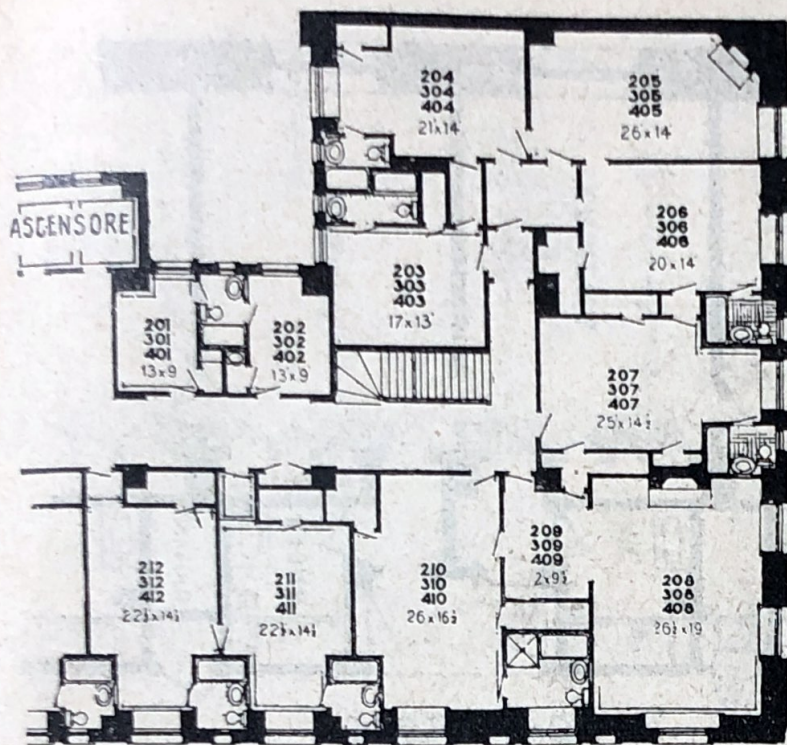



Fig. 6.
Pianta parziale di un piano di abitazione dell'Hôtel Blackstone di Chicago: tutti i bagni verso l'esterno, con luce e ventilazione diretta. I numeri in grassetto indicano la numerazione delle camere corrispondenti in tre piani sovrapposti; gli altri le dimensioni espresse in piedi.

no, si aprono le scale, numerose ma sempre piccole. I corridoi stessi non sono molto larghi (da m. 1,50 a m. 2); essi non vengono però mai ingombrati dal bagaglio dei viaggiatori, al quale sono destinati degli armadi a muro, detti « closets », che non mancano in nessuna stanza: aprendone la porticina codesti armadi si illuminano automaticamente, con un sistema che è del resto abbastanza diffuso anche nei nostri gabinetti di decenza.

Tra i corridoi e le camere da letto sono delle anticamerette, larghe un metro o poco più, che isolano la camera dai rumori esterni e possono anche servire a disimpegnare la camera ed il bagno, quando questo sia collocato a tergo della camera stessa.

Le camere non sono mai grandi: quelle a due letti misurano circa cinque metri e mezzo di profondità per quattro di larghezza; quelle ad un letto sono larghe tre metri o meno.

In genere tutte le camere, tranne si intende quelle d'angolo, hanno una sola finestra; è facilmente dimostrabile che una medesima superficie illuminante giova di più se concentrata in una finestra unica, che non se suddivisa in due minori: ne risulta se non altro più vasto lo sviluppo delle pareti alle quali va appoggiato il mobilio.

Se sino a qualche anno fa il numero dei bagni era già altissimo, oggimai non si costruisce più nessun albergo che non abbia un bagno ogni camera. La diffusione di questo mezzo di civiltà ben giustifica la grande opinione che gli americani hanno del loro grado di progresso in confronto, poniamo, a noi.

Mentre i bagni sono sempre piccolissimi, vi sono diverse tendenze in merito alla loro disposizione rispetto alla stanza da letto.

Il pubblico preferisce in genere i bagni verso l'esterno, con aria e luce diretta. Ma igienicamente è una buona soluzione anche quella della inserzione dei bagni tra i corridoi e le camere, collocando ogni due bagni un cavedio di ventilazione. In Europa le dimensioni minime prescritte per i cavedii sono ben maggiori che non in America; ma va notato che là i cavedii funzionano tutti da condotti d'aria, immessa meccanicamente dal basso. In un cavedio nostrano, che misurando 24 m. di altezza abbia, poniamo, tre metri di lato, il ricambio dell'aria avviene solo per la tendenza dell'aria calda a salire: è quindi lento ed incompleto. In America dei ventilatori soffiano via continuamente l'aria viziata lunghesso i cavedii, immettendone di fresca dal basso. Il sistema è tanto efficace, che alcuni tecnici giudicano appunto igienicamente migliore il bagno interno, che non quello esterno con finestra propria; infatti con la prima disposizione la corrente d'aria che si forma aprendo la finestra della stanza passa pel bagno e sorte pel cavedio, mentre con la seconda l'aria può dalla finestra aperta del bagno venire soffiata entro la stanza e portare in questa dei cattivi odori.

Nei bagni v'è di solito la vasca, il lavamano, la latrina. La vasca è sempre posta a filo dei muri, onde eliminare interspazî difficili da pulire. In certi casi alla vasca grande viene sostituita la doccia che piove in una vaschetta sul pavimento, e che occupa molto meno spazio. Tutte le tubazioni sono collocate possibilmente nei cavedii, con vantaggio dell'opera di manutenzione.

I servizi.

Dalle diverse piantine illustrative dell'argomento si può notare quanto poco siano svi-

luppati in America quei locali di servizio dei varii piani che noi siamo abituati a trovare negli alberghi europei: niente camera per la cameriera dei piani, niente sgabuzzino dove il facchino pulisce le scarpe, spesso mancante anche il tinello dei piani (*service paintry*), nel quale giungono dalle cucine i pasti da servire nelle camere (1).

Tutto il servizio in realtà si svolge nel senso verticale ed il personale si irradia nell'edificio partendo da un unico punto e vincendo a mezzo degli elevatori senza gravi perdite di tempo le distanze.

FIG. 7.
Tutti i bagni sono all'interno, accoppiati lateralmente ad un piccolo cavedio di ventilazione; essi sono accessibili dal corridoino che precede la camera. L'armadio a muro è destinato ai bauli.

Tra gli americani poi non è per nulla diffuso l'uso dei pasti in camera; chè vi sono certuni che si astengono per dovere religioso persino dal prendere la prima colazione del mattino in un luogo della casa che non sia la stanza da pranzo: dicon le male lingue che questi stessi bei tipi quando sono a Parigi si faccian servire persino delle cene a letto; ma al loro paese non lo farebbero mai.

Del resto negli alberghi maggiori v'è anche il « service paintry » nei piani. Nel *Commodore* di Nuova York ve ne è uno ogni tre piani, congiunto con scalette al piano soprastante ed a quello sottoposto, che ne sono sprovvisti.

All'alloggio del pubblico sono dedicati generalmente tutti i piani dai mezzanini in su. L'aria più pura ed il minor frastuono che sale dalle strade fanno preferire al pubblico americano i piani superiori. Si è da tempo abbandonato il sistema di adibire ad abitazione del personale di servizio i sottotetti, ed a tale scopo viene invece destinato il piano ammezzato.

Oggi si può dire che non si faccian più dei veri tetti sopra ai grattacieli, per la diffusione che hanno preso i giardini pensili svolti sulle terrazze che coronano l'edificio. Codesti *Roof Gardens* servono a ristoranti od a « tearooms »; nell'*Hôtel Pennsilvania* di Nuova York, che è costituito di quattro ali di fabbricato parallele interrotte da tre cortili, il tetto è adibito appunto in parte ad un « roof restaurant » ed un ponte, sorpassando il primo cortile, congiunge quel grande salone vetrato al corpo di fabbrica vicino, sul quale si svolge un giardino all'italiana. Giardini pensili, loggiati fioriti, giardinetti per i bimbi vengono del resto disposti anche in altri punti degli edifici ogni volta che se ne porga la possibilità.

I piani dei saloni sono svolti secondo diversissimi schemi. In tutti gli alberghi vi è un atrio di proporzioni imponenti, detto « lobby », accessibile dall'ingresso principale; da esso partono gli ascensori pel pubblico. Dal « lobby » si accede ai saloni da pranzo, da ballo, da banchetti, al bar, al caffè, ai saloni da bigliardo ed alla biblioteca, che si riassumono col nome di « piano del club », nonchè a quel complesso di servizi igienici a disposizione del pubblico, che costituirebbero presso di noi un perfetto albergo diurno.

I servizi dell'albergo sono così variamente disposti, che è impossibile tracciarne uno schema di regola generale.

Se abitualmente le lavanderie, ad esempio, sono nel sottosuolo, vengono in certi casi collocate anche negli ultimi piani, vicino alle cucine del ristorante pensile, o negli ammezzati che, come si è visto, non sono ritenuti

---

(1) Il termine « office » che da noi è dato a tali locali, è usato in America invece per indicare il nostro « bureau de reception » presso l'ingresso.

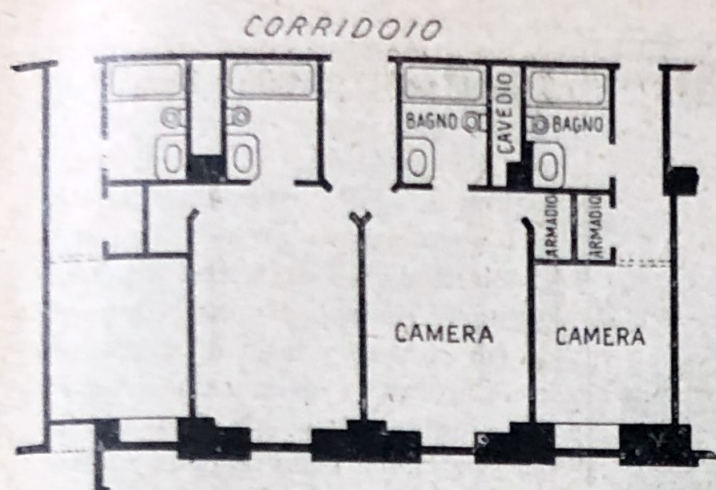



Fig. 8.
Soluzione più economica del sistema illustrato nella fig. 7.

molto adatti quali piani di abitazione dei viaggiatori.

Le cucine non sono neppure esse sempre nel sottosuolo, chè anzi ogni architetto americano è orgoglioso quando può collocarle allo stesso piano del salone da pranzo principale, sapendo di rendersi con ciò benemerito del servizio e di cooperare grandemente alla fortuna dell'albergo.

I piani sotterranei sono sempre molteplici: di solito il primo è accessibile al pubblico, e contiene il *grill room* (1), il barbiere, il caffè: il secondo è dedicato alle lavanderie, al refettorio del personale di servizio, ai magazzini; il terzo al macchinario più disparato, dal calorifero alla fabbrica del ghiaccio, alla centrale di ventilazione, ecc.

La illuminazione dei due primi sotterranei è ottenuta molto bene a mezzo di lucernari che in America (ed anche in certe città d'Europa del resto), è lecito aprire nei marciapiedi adiacenti il perimetro dell'edificio.

Le tendenze dell'architettura alberghiera americana.

Ma io credo di non dovere dettagliare maggiormente ai lettori delle *Vie d'Italia* la descrizione di queste che si potrebbero dire le viscere di un albergo americano. Avrebbero essi ragione di accusarmi di astruseria, non potendo essere la rappresentazione che ne dò per nulla completa. Io vorrei riuscire piuttosto a delineare in certo qual modo il processo genetico di queste modernissime architetture e, ora che ho fatti intravvedere i vastissimi limiti del problema, giustificare le tendenze che gli edifici più recenti mostrano nelle loro forme esteriori.

Già l'uomo del secolo scorso ha smesso certi grotteschi tentativi di plasmare in forme tradizionalmente note le nuove macchine, come in taluni casi si era fatto con le locomotive truccate a guisa di carrozza e adornate di simbolici cavallucci scolpiti al posto dove sono oggi i respingenti; o con le navi a vapore, le cui prue e le cui poppe venivano ancor sempre guernite di bompressi dorati e di balconcini barocchi sulla traccia delle caravelle di un tempo.

Non diversamente grottesco è ogni tentativo di tale genere nel campo della casa. L'abitudine non ci permette di rendercene conto dinanzi agli infiniti esempi del crudissimo paradosso estetico che ci porgono le architetture dal 1830 ad oggi. Ma ogni italiano dovrebbe pur sentirsi *abbacinare* la vista di fronte a quel grattacielo di Nuova York, del quale mi spiace di non poter ridare qui l'immagine, che ha voluto nascondersi entro alla forma ingigantita del campanile di San Marco di Venezia.

E mi pare che per estensione di giudizio ogni persona di comune buon gusto saprà scorgere la debolezza di quegli altri architetti che, per mascherare le loro costruzioni eccelse, sono andati prendendo a prestito forme passate dell'arte ogivale, quasi che la analogia della tendenza alla elevazione possa creare una parentela estetica tra un tempio gotico ed un edificio commerciale moderno, che sono poi tanto lontani nella loro essenza costruttiva.

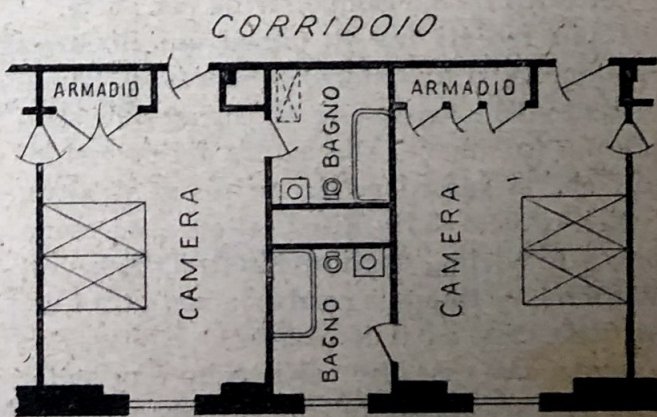



Fig. 9.
Ad ogni cavedio di ventilazione corrisponde un bagno interno ed uno esterno, che ha cioè una finestra propria. L'azione igienica di tale finestra giova anche alla continua purificazione della colonna d'aria che percorrere il cavedio dal basso all'alto.

(1) Questa curiosa espressione (stanza della griglia) significa quel particolare tipo di ristorante dove le vivande vengono cucinate in vista del pubblico, e che ricorda le nostre rosticcerie

FIG. 10.
L'HOTEL « SAN FRANCESCO » a San Francisco di California, del 1912. — Nel primo dei due cortili è sospeso un velivolo a dare l'idea della dimensione del vano.

Ma in America è oggimai conquistata la verità, che il problema della casa ingigantita è divenuto problema di massa, direi di sintesi architettonica. Dalle esperienze passate si è visto a quali parodie degli stili architettonici di un tempo si poteva giungere quando di ciascheduna finestra si voleva fare un « episodio architettonico » della casa o quando si ingigantivano gli elementi che per tradizione comprendono un solo piano, sino a far loro abbracciare degli immensi settori.

Invano si cercava di fondere insieme quello che già dall'esterno risulta diviso in piani distinti e che l'occhio misura pur sempre riferendosi alle proporzioni esatte del corpo umano: si simularono così delle case di giganti, ma non si dimostrò in nessun caso la possibilità estetica dell'edificio « grattatore del cielo », tanto che questo nome stesso documenta il carattere caricaturale che tale architettura aveva nel giudizio degli americani stessi nei suoi primordi.

Il grattacielo albergo osa oggi apparire all'esterno null'altro che la sovrapposizione di una serie di piani, dove a quelli inferiori destinati alle vaste aule sovrasta a guisa di fascia un piano particolare che ospita il personale di servizio, e dove seguon poi tanti piani tutti eguali che contengono tutti delle uniformi camere da letto e degli identici camerini da bagno, sino a variare i nuovo in quel fastigio della casa che è destinato, come i piani al basso, a grandi locali di riunione.

Dal 1890 circa questa tendenza, che si può con ogni proprietà chiamar romantica, si è andata attenuando nell'America del Nord ed oggi si può riconoscere colà un immenso progresso nel campo della sincerità estetica: che è per certo il solo campo fertile per l'arte.

I più recenti fra gli edifici qui illustrati rivelano tutti uno sforzo di sincerità. Il movimento delle masse esterne corrisponde sempre più fedelmente alla natura dei diversi locali che si succedono da un piano all'altro.

Nell'edificio del « Ritz-Carlton », ad esempio, a Filadelfia, degli architetti Trumbauer, Warren e Wetmore la corrispondenza tra i vani della casa ed il loro aspetto esterno, tra l'anima, per così dire, ed il volto è perfetta.

A questo particolare edificio giova per certo la piccola estensione nel senso orizzontale, che gli conferisce appunto una cotale eleganza di torre e non lo fa peccare di elefantiasi come il « Commodore » od il « Pennsilvania ».

Senza andare ora cercando quali e quante probabilità vi siano in Italia che abbia a sorgere la « necessità » di edifici altissimi, che faccian le nostre città turrite come lo eran alcune un tempo per necessità militari, io vorrei che si diffondesse tra noi la chiarissima idea, che nulla di ciò che risponde in forma esatta alla necessità è antitetico col concetto di bellezza. Pare a me che questa visione ne solleciti un'altra eguale ed opposta: che tutto quanto vien fatto sulla traccia di necessità passate è nemico della bellezza, è caricatura della vita.

Arch. **GIUSEPPE DE FINETTI.**

IL PIÙ CORTO FIUME D'ITALIA
FIUMELATTE

Ecco un altro degli articoli che rispondono all'invito rivolto in quella «Traccia di un grande lavoro» (fascicoli gennaio-marzo della Rivista) che i lettori ricorderanno. Molti scritti occorrono di questo genere, su cose poco note, ben fatti ed interessanti, come questo del Colonnello Adami. Ne occorrerebbero soprattutto del Centro e del Meridione d'Italia, delle Isole, dove tanta messe di novità e curiosità è facile raccogliere. Ma i collaboratori, malgrado lo sforzo della ricerca, colà non si fanno vivi. Vi è una minor abitudine all'osservazione, o, solo, allo scrivere svelto, breve e preciso?
I. v. b.

Sulla riva orientale del Lago di Como, nel tratto in cui lo specchio d'acqua ha la sua maggiore larghezza, e a poco più di un chilometro a sud di Varenna, nasce e si getta nel lago il fiume Latte.

È questo il più corto fiume d'Italia; infatti il suo corso non misura che 250 metri circa di lunghezza.

Le sue acque escono con un potente e copioso getto da una grotta e, rompendosi di masso in masso, si gettano nel lago formando cascata, dopo aver segnato il loro tragitto da una bianchissima spuma che ha appunto fatto dare loro il nome di Latte.

La più importante caratteristica di questo fiume è la sua intermittenza: esso nasce ogni anno in primavera, improvvisamente, scorre fino all'autunno e poi scompare.

A chi lo guardi navigando, o stando sulla opposta sponda di Bellagio, il fiume Latte si presenta come una striscia argentea segnata sulla ripida parete del monte.

Nei tempi anteriori alla costruzione della strada così detta militare, che costeggia la riva orientale del Lago di Como, la località dove scorre questo fiume era poco frequentata, il che spiega come tutti quelli che anticamente ne scrissero abbiano infiorato le loro descrizioni di leggende e di particolari inesatti, derivanti appunto dal fatto di essersi limitati a contemplare il fiume da lontano.

Il fiume Latte ha una ricca letteratura; tuttavia Plinio, che ci ha lasciato degli scritti sul Lago di Como, non ci parla di questo fiume. Qualcuno ha emessa l'ipotesi che ai suoi tempi questo fiume non esistesse, perchè Plinio, osservatore diligente, non avrebbe mancato di notarlo (1). Ciò non è da escludersi, come non è impossibile che un giorno o l'altro il fiume Latte cessi dal comparire. Il fenomeno di sorgenti che appaiono e scompaiono è conosciuto.

Mi sembra invece senz'altro da scartare la ipotesi ripetuta da Giovanni Battista Giovio che le acque del Lario fossero ai tempi di Plinio di pelo alquanto più alto e che «gli scorresse occulto nel grembo il mirabile fonte» (2). O quell'altra che «lo speco mille e settecento anni or sono fosse più prolungato e basso di guisa che per la cieca caverna nascosta piombasse giù nel Lago il fiumicello».

Del resto lo stesso Giovio dichiara di essere stato indotto a tali concezioni dalla libertà dei naturalisti «che immaginano vogliosamente i finimondi ed architettano sovente le variazioni del globo» e non esclude l'ipotesi di un altro naturalista, Serra, e cioè che potesse non esistere il fiume Latte ai tempi di Plinio.

Noi riteniamo anche possibile che pur essendovi già il fiume a quei tempi e pur avendolo notato, Plinio non abbia creduto di dargli una particolare importanza.

LA FRAZIONE DI FIUMELATTE PRESSO VARENNA DOVE SCORRE IL FIUME LATTE.

(1) Giov. Batt. Giovio *Lettere lariane*. XVIII.

(2) Questa ipotesi sembra anche condivisa dal De-Capitani nel suo opuscolo: *Sul medio e alto lago di Como e sul ramo orientale del lago di Lugano*. — Milano - Pirotta, 1843.

LA BOCCA DELLA CAVERNA DALLA QUALE ESCE IL FIUME LATTE.
(Da una stampa del principio del sec. XIX).

Il primo che ci parla del fiume Latte è Leonardo da Vinci. Nel *Codice atlantico*, dove ricorda il suo viaggio al Lago di Como, pare che due sole cose lo abbiano colpito: la fonte Pliniana e il fiume Latte. Egli però, quasi certamente non visitò il nostro fiume, ma lo deve avere ammirato da Bellagio dove si ritiene fosse ospite del marchesino Stanga nella sua sontuosa villa. Del suo soggiorno a Bellagio, Leonardo ha lasciato scritto un solo periodo che è tutto dedicato al fiume Latte. Ecco integralmente, quanto ha scritto: « A Bellagio. — A riscontro a Bellagio castello è il fiume lacteo il quale cade da alto più che braccia cento dalla vena donde nasce a precipizio nel lago con inestimabile strepito e romore — questa vena versa solamente agosto e settembre ».

Se Leonardo si fosse recato a Fiumelatte, avrebbe certamente parlato della grotta e sarebbe stato meglio informato sui periodi d'intermittenza del corso del fiume.

Il letterato comasco Paolo Giovio che scrisse verso il 1517 o 1518 la *Descriptio Larii lacus*, dedicandola al conte Francesco Sfondrati, volendo spiegare le origini del fiume Latte, parla di una grande conca posta fra i monti, dove si raccoglierebbero le acque della neve sciolta e dalla quale filtrerebbero a poco a poco in una sottostante caverna dai cui margini, una volta colma, strabocccherebbero poi precipitosamente formando il fiume.

Accenna anche a qualche fantasticheria, ripetuta poi da altri, relativa a miracolosa proprietà di quelle acque sui pesci.

Un altro letterato della famiglia Giovio, Benedetto, l'autore della *Storia Patria,* si è anch'egli occupato del fiume Latte (lett. LXXIV) e ne attribuisce l'origine allo scioglimento delle nevi e dei ghiacci.

In quello stesso periodo di tempo scrisse a lungo sul fiume Latte il dottore Girolamo Serra nella sua teoria sui confluenti del Lario (1).

Egli, dopo aver combattuto gli argomenti di quelli che negano l'essere formato il fiume Latte da acque provenienti dallo scioglimento delle nevi e da piogge, ma scaturire invece per naturale formazione dalle viscere della terra, sostiene la sua teoria dicendo che la prova più evidente che il fiume viene alimentato dalle acque prodotte dallo sciogliersi delle nevi è costituita dal fatto che l'alveo si mantiene asciutto quando le nevi non si sciolgono. E quando lo scioglimento è abbondante allora il fiume è gonfio d'acqua, e quando lo scioglimento diminuisce anche il fiume decresce. Aggiunge che il fiume non può essere generato dalle viscere profonde della terra come vorrebbero alcuni, ma è invece necessario che scenda dall'alto perchè l'acqua tanto più è ripida nella corsa quanto più ha origine da luoghi elevati.

Il Serra ci racconta anche che nel 1383 tre abitanti del luogo vollero entrare nella grotta per rimontarla sino alle sorgenti del fiume, ma inoltratisi troppo nell'interno si smarrirono e dopo aver vagato tre giorni senza aver

(1) GEROLAMO SERRA. — *Mirabilia aquarum Lacus Lary theoria.* — Comi, 1584.

potuto rintracciare la via d'uscita, morirono di sfinimento.

Di questo vano tentativo di ricognizione della grotta ha qualche accenno anche Paolo Giovio.

Sull'avvenimento la tradizione ci ha tramandato una graziosa leggenda che è stata posta in versi da Pietro Eurati (1).

Un altro racconto del genere intessuto sulla tradizione è stato raccolto sul sito da Davide Bertolotti nei primissimi anni del secolo scorso. Due cappuccini entrati nella caverna durante l' inverno, vi si smarrirono e non ne uscirono più vivi; nella susseguente primavera all'improvviso irrompere delle acque furono visti comparire, travolti da esse, i due cadaveri (2).

Visitò la caverna, nel 1539, il dotto Nicolò Boldoni di Bellano, zio del letterato e medico Sigismondo Boldoni. In una lunga lettera da lui scritta, nel febbraio del 1539, al conte Francesco Sfondrati che era feudatario della riviera di Varenna e che possedeva una magnifica villa poco discosto dal fiume Latte, egli espone delle teorie su questo fiume, che non hanno assolutamente nulla di scientifico.

IL FIUME LATTE NEL TRATTO IN CUI SI GETTA NEL LAGO DI COMO.
(Da una stampa del principio del secolo XIX).

Ai suoi tempi vari altri scrittori, fra i quali Eristano Calcho, Porcacci, Borsieri, Alessandro Giovo, Luigi Rusca e Paolo Bertarelli scrivono, decantandole in prosa e in versi, le meraviglie del fiume Latte. Nicolò Ghezzi, vissuto nel XVIII secolo, in una sua opera che vorrebbe essere scientifica (3), e nella quale studia l'origine delle fontane, dà questa curiosa spiegazione. Dice egli che tra Mandello e Varenna si estende per più miglia, e diritto a guisa di muraglia, un gran masso di viva rupe dietro al quale vi sarebbe un profondo vallone chiuso a tramontana ed a levante da altri monti maggiori. In questo vallone si raccoglierebbero le piogge e le nevi, tenute rappprese e gelate dal freddo dell'inverno, fino alla stagione calda nella quale si scioglierebbero e crescendo per via sotterranea darebbero origine al fiume Latte. E a prova di questa sua teoria egli dice di aver messo una mano in quell'acqua e di averla trovata così fredda « ond'io mi persuasi con fermezza e pensai potersi persuadere chi che sia, l'acqua di quel fiume altro non essere che ghiaccio e neve pur allora sciolta dal gelo che tutta l'invernata la tenne rappresa in quel vallone ».

Ma più curioso ancora è quanto egli espone sulle proprietà di quest'acqua « fatta a bella posta dalla Provvidenza, non ad altro fine che di servire non so se mi dica al bisogno o alle delizie dei Milanesi », i quali anche nei mesi più caldi dell'estate possono godersi freschi i pesci più delicati del lago perchè « i mercanti che ce li recano, col solo tenerli immersi lo spazio di un'ora in quell'acqua freddissima ne li ritraggono non che freddi, ma istecchiti e duri quasi al par delle pietre », perchè quell'acqua oltre ad essere ghiaccio e

(1) Vedi: *Le sette vergini del lago*, pubblicato in appendice in *Como e il suo lago* — Giorgetti - Como, 1858.
(2) Davide Bortolotti. — *Viaggio al lago di Como*. — Ostinelli, 1821.
(3) Nicolò Ghezzi. *Dell'origine delle fontane*. — Venezia 1742.

FIUMELATTE
(*Da una vecchia stampa colorata*).

neve appena disciolta, « trovasi pregna de' propri sali e più che altro acconci a cagionare quell'intirizzimento e durezza ».

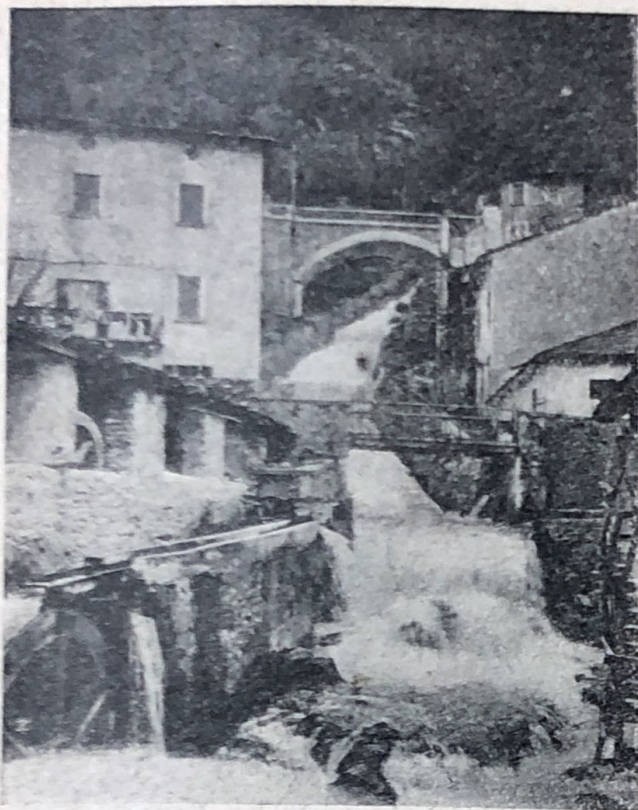
Nei tempi più vicini ai nostri, Giov. Battista Giovio, letterato comasco, discendente degli altri Giovio dei quali si è fatto cenno, ne parla lungamente (1). Egli nota come gli scrittori non siano d'accordo nello stabilire la durata del periodo in cui il fiume Latte è in attività. Vi fu persino qualcuno, come il Paolo Bertarelli che giunse a fissare al 25 di marzo il giorno in cui, ogni anno, il fiume verrebbe alla luce (2).

Ritiene il Giovio che il fiume spumeggi per un periodo di nove mesi almeno, che qualche rarissima volta cessi del tutto come nel 1540 e che talora scorra anche nell'inverno se mite e piovoso. Egli, pure ammettendo che sia alimentato dallo sciogliersi delle nevi e dei ghiacci, ritiene che vi concorrano in gran parte le acque piovane. Ma egli si domanda: come mai vi sono tanti fiumi che in climi più freddi e pur scaturendo di sotto il ghiaccio scorrono tutto l'anno? E conclude confessando di non sapersi rendere ragione del perchè il fiume Latte non scorra per tre mesi dell'anno.

Davide Bertolotti dopo aver ripetuto press'a poco quanto hanno detto gli altri, dà una strana notizia e cioè che dopo una pioggia di tempesta le acque del fiume Latte trabocchino colorate in rosso. Ciò non consta, a meno che egli abbia inteso dire che escono sporche e terrose; il chè si verifica difatti.

Una pecca comune a quasi tutti gli scrittori che si occuparono del fiume Latte al principio del secolo scorso è quella relativa all'altezza e pendenza della cascata del fiume stesso. Nelle guide del lago di Como dell'Ostinelli, negli almanacchi manuali della provincia di Como e nelle pubblicazioni di Cesare Cantù sul lago si legge che il fiume Latte precipita quasi a picco nel lago da una altezza di 300 e più metri. Antonio Gentile fa scendere il fiume da una caverna lontana

(1) *Como e il Lario.* — Commentario di Poliante Lariano. Capo XIV. — Como, Tip. Ostinelli, 1795.

(2) PAOLO BERTARELLI. — *Il borgo di Menaggio* — Como, 1645.

IL FIUME LATTE NEL TRATTO IN CUI SI GETTA NEL LAGO DI COMO.
(Da una fotografia ritratta dopo la costruzione della ferrovia).

dal lago un quarto di miglio (1) e Ignazio Cantù fa cadere le acque nel lago quasi a perpendicolo, da un'altezza nientemeno di 1000 metri! (2).

Hanno esagerato tutti. Il fiume Latte non ha che un percorso di circa 250 metri ed una pendenza media di 45°, che supera, per breve tratto, nel punto in cui si getta nel lago.

Fra i contemporanei gli studiosi del fiume Latte non sono invero molti.

Don Santo Monti (3), pur convenendo che questo fiume abbia le sorgenti nelle viscere del Moncódeno, dimostra come sia una fola che possa essere alimentato dai ghiacci del monte stesso. Il Moncódeno non ha ghiacciai propriamente detti, ma una grotta ripiena di ghiaccio conosciuta dai pastori, che se ne servono per ricavarne acqua, col nome di *giazzera*, la quale misura 15 metri di lunghezza, 5 di larghezza e 9 di altezza; e quindi sarebbe ridicolo pensare che essa possa alimentare il fiume Latte.

(1) ANTONIO GENTILE. — *Como e il suo lago.* — Como, Giorgetti, 1858.

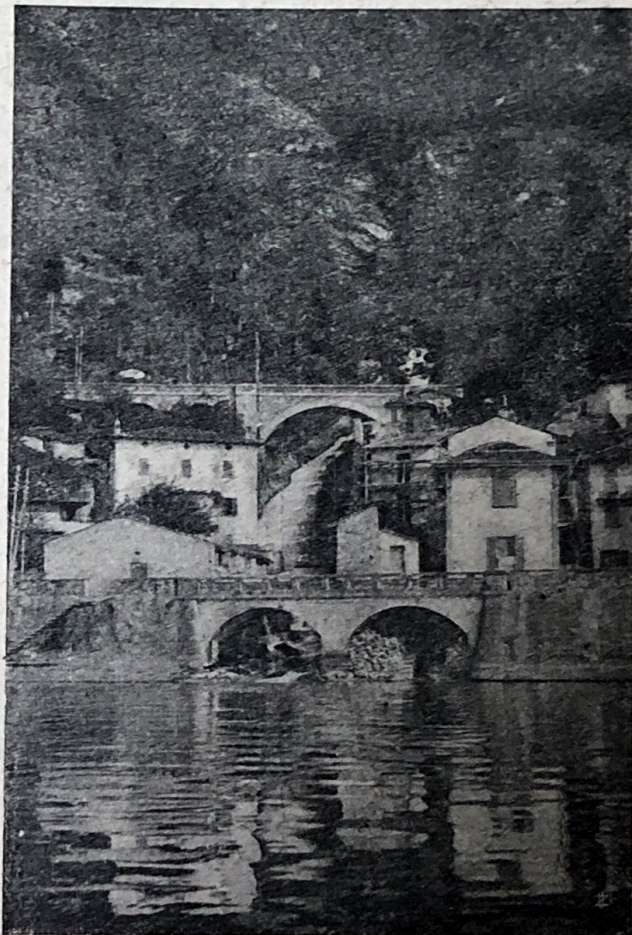
(2) IGNAZIO CANTÙ - *Guida per la Brianza e per le terre circonvicine.* - Milano, Brunetta, 1837.

(3) SANTO MONTI. — *Lettere di Benedetto Giovio.* — Nota a pagg. 118 e 119.

Secondo il Monti, per l'inclinazione degli strati rocciosi le acque prodottesi dallo scioglimento delle nevi scorrerebbero nelle viscere del monte, di dove poi scaturirebbero dando origine al fiume Latte.

Anche il Cermenati non ammette, naturalmente, che il fiume possa avere origine dalla ghiacciaia del Moncódeno (1). Egli ritiene che si tratti di grosse cavità nei monti circostanti, le quali si riempiono d'acqua nella stagione piovosa e poi quando sono colme versano quest'acqua fuori.

Per completare queste note sulla letteratura del fiume Latte bisogna aggiungere che lo hanno cantato in versi il Boldoni, il Giovio, l'Arici, il Berchet ed altri.

Come si vede questo piccolo fiume ha colpito l'immaginazione di molte e dotte persone, mentre altre cascate di maggiore imponenza non hanno avuto l'onore di una così ricca letteratura.

LA PIÙ RECENTE FOTOGRAFIA DEL FIUME LATTE.
(Fot. Adamoli, Varenna).

(1) M. CERMENATI. — *Bellezze naturali dei dintorni di Lecco.*

Ricapitolando, le caratteristiche che rendono interessante questo fiume sono le seguenti:

1. la bianchissima spuma che accompagna l'intiero suo corso;

2. la sua intermittenza;

3. l'essere copioso d'acqua d'estate e asciutto l'inverno;

4. le misteriose leggende attribuite alla grotta dalla quale scaturisce;

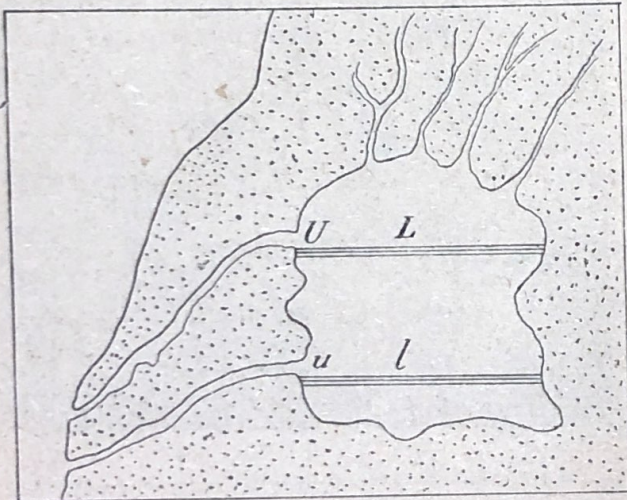
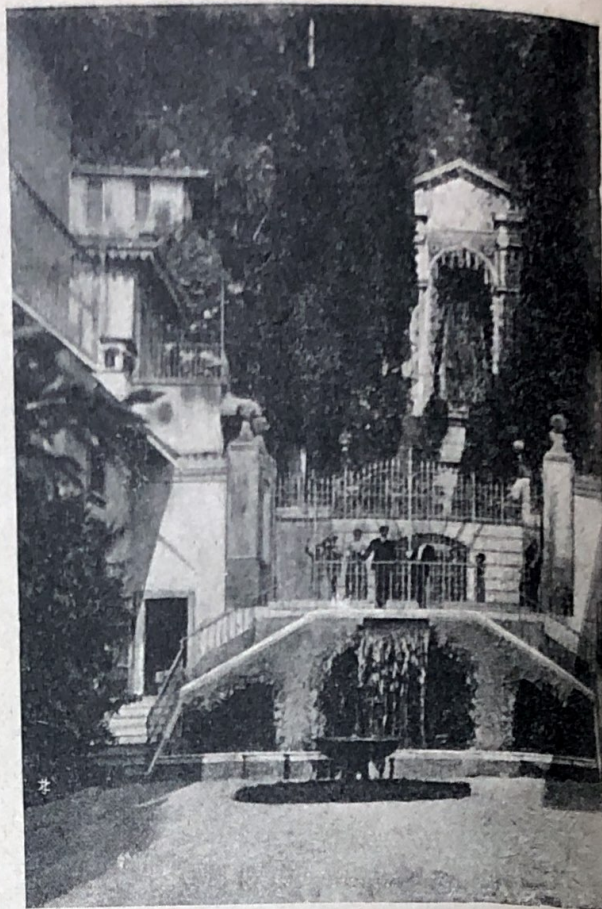
5. il suo improvviso irrompere in primavera con un getto copioso e potente.

Fra tutte queste caratteristiche, quella che più colpisce specialmente gli abitanti del paese che possono agevolmente ogni anno osservare il fenomeno, è l'ultima. Questo fatto che sembra ad essi avvolto nel mistero è invece di una grande semplicità.

Il progresso delle scienze geologiche ha dimostrato due cose:

1. l'esistenza di grandi serbatoi d'acqua a più o meno grande profondità che dànno origine alle sorgenti;

2. la rapida penetrazione e diffusione dell'acqua che cade sulla superficie della terra nel sottosuolo quando non incontri strati impermeabili.

Esaminiamo ora questo disegno tracciato a linee schematiche.

Lo spazio bianco rappresenta la sezione del serbatoio nel quale si raccolgono le acque della regione soprastante; in alto si vedono i canali d'immissione, che per semplicità abbiamo limitato a tre o quattro, ma si pensi che da questi tre o quattro canali che dovrebbero essere gli ultimi collettori, si diramano verso l'alto, man mano, numerosi altri canali che, giungendo sino alla superficie del suolo, formano una fittissima rete di un numero infinito di grandi e piccoli e piccolissimi canali.

LE ACQUE DELLA FONTE UGA NEI GIARDINI DELLA EX VILLA CAPUANA, ORA PROPRIETÀ DELLE FAMIGLIE GALIMBERTI E BRUGUIÈRES.

All'inizio della primavera, allo sciogliersi delle nevi e alle prime piogge, le acque per queste innumerevoli vie affluiscono nel serbatoio, il quale poco alla volta si riempie fino a raggiungere la linea di livello *L* che è all'altezza del canale d'uscita *U*.

Il canale *U* è quello che porta nella nostra grotta del fiume Latte; è quindi chiaro che non appena l'acqua del bacino avrà raggiunto il livello *L*, strabocchera pel canale di scarico e precipitosamente scenderà per esso, producendo all'uscita della grotta il fenomeno dell'improvviso scaturire del fiume.

Ma ciò non è sufficiente a spiegare il fenomeno dell'intermittenza perchè il fatto ora descritto si verifica per tutti i bacini e per tutte le sorgenti che ne derivano. È ovvio che una volta colmo sino alla linea di livello *L*, il bacino si manterrà sempre tale e basterà un piccolo rivolo d'acqua che lo alimenti per tenere costantemente in attività il canale di scarico e quindi il fiume Latte.

Ma l'acqua non conserva sempre l'altezza di livello *L*, perchè il serbatoio ha un secondo canale di scarico *u* di portata inferiore a quella del primo.

Quando i canali alimentatori del serbatoio versano complessivamente una quantità di acqua superiore alla portata del canale di scarico *u*, l'acqua mantiene la linea di livello *L* ed il fiume Latte è in attività, ma quando invece i predetti canali versano una quantità d'acqua inferiore, la linea di livello si abbassa in *l* ed allora non funziona che il solo canale di scarico *u*.

E dove andrà a finire l'acqua di scarico del canale *u*?

In prossimità del fiume Latte vi è una sorgente d'acqua perenne che si chiama fonte Uga, la quale serve ad abbellire con piccole cascate e graziosi giuochi d'acqua i giardini che erano già della famosa villa Capuana, proprietà dei conti Sfondrati della Riviera, feudatari di Varenna.

È presumibile che questa fonte sia costituita dallo scarico *u* del nostro serbatoio. La sua ubicazione rispetto al fiume Latte, la identica struttura e inclinazione della roccia dalla quale scaturiscono e l'eguale freddissima temperatura delle due acque lasciano ritenere che il fiume Latte e la fonte Uga abbiano origine dallo stesso serbatoio.

LE ORIGINI DELLA FONTE UGA.
(Fot. Adamoli, Varenna).

Ora che la vittoria ha dato all'Italia, con le nuove terre di là dell'Isonzo, un ricchissimo patrimonio di grotte e di acque sotterranee, è da sperare che il maggiore incremento che ne riceveranno gli studi speleologici, farà sentire il suo benefico influsso anche sul fiume Latte, invogliando qualche studioso a compiere, con mezzi ed intenti scientifici, la esplorazione della sua grotta.

Col. VITTORIO ADAMI.

Una nuova grande aeronave italiana.

Il dirigibile « Roma », che era la nostra più grande e più moderna aeronave (34.000 mq.), è stato venduto ultimamente agli Stati Uniti.

Pel costante e completo successo delle costruzioni italiane di tipo semirigido e per i risultati ed il rendimento dati dall'aeronave « Roma », verrà quanto prima iniziata la costruzione di un dirigibile di 54.000 metri cubi, che sarà denominato « Napoli ».

La forma di esso sarà quella del « Roma » solo più allungata; nel complesso il « Napoli » sarà simile al « Roma » solo con caratteristiche migliorate da recenti esperienze.

Nella travatura in acciaio sarà contenuta la navicella capace di una cabina di comando con tutti gli strumenti, di cabine per passeggeri, sala da pranzo, altre sale e cucina elettrica.

Sul dorso del dirigibile saranno costruite delle terrazze alle quali potranno accedere i passeggeri a mezzo di una scala.

L'installazione dei 12 motori Spa 200 HP sarà a tandem su 3 mensole, disposte lungo il trave, sporgenti dall'involucro e permetterà di sorvegliare il funzionamento, riparare e perfino cambiare le eliche durante il volo.

Il « Napoli » avrà grande autonomia, potrà trasportare 100 persone. Con 4 motori soli in funzione avrà una velocità di 70 chilometri-ora.

Si tratta quindi della impostazione di un vero e proprio transatlantico aereo al quale, come a tutte le costruzioni dell'aeronautica italiana, arriderà certamente un successo mondiale.

FARO E SALTO DI TIBERIO.

IL SECONDO PALATINO D'ITALIA

« *Salto di Tiberio — D'où il jettait ses condamnés dans la mer — On y jouit de la belle vue du Golfe de Salerne* ». — E sotto: « *Al vero vino di Capri* ». Questa è la scritta, che evidentemente, unisce l'utile al dilettevole, e che bene conviene ai turisti in vagabondaggio di curiosità pel mondo. Poi, non c'è che da affacciarsi. Un salto di 600 piedi. La guida compiacente getta giù un sasso che non si sente cadere. E poi, spiega. Di lassù, Tiberio faceva dai suoi schiavi gettare in mare le vittime designate. E se per caso, qualcuna non moriva nella caduta nell'abisso, nessuna vittima rimaneva viva, perchè era arroncigliata e soffocata in acqua, da esperti nocchieri, sinchè *residui spiritus quidquam inesset*. Qualche altra volta, quando non era di troppo cattivo umore, Tiberio si accontentava anche di meno. Come quel giorno, che, per ricompensare un pescatore del dono di un pesce assai raro, presentatogli all'improvviso su per un erto sentiero di Villa Jovis, tra due rocce a picco sul mare, ordinò che a quel pescatore fosse fregata la faccia col pesce sino al punto di farla venire rossa; non precisamente dal piacere. E la guida, se volete, vi racconta anche questo particolare, che molti libri dottissimi sulla storia di Capri, del resto, riportano. Di lì, cioè dalle rovine del faro, che una grossa fenditura ora minaccia gravemente, sino alla vetta della montagna che domina l'isola di Capri, si stendeva la grande villa che Augusto iniziò negli ultimi anni di sua vita, e che Tiberio compì, con lusso di giardini, di marmi e di colonne. Ora, è un mucchio di rovine dalle quali balzan appena fuori le cortine delle mura esterne, ancora saldissime. Ma lassù, a cavaliere del golfo partenopeo e di quello Posidoniate, in faccia alle terre più fertili di leggende e di canti, dove Ulisse veleggiò, e Glauco combattè contro i Tirreni, prima di svestire le sue lucide squame nella grotta azzurra; dove Procida guarda l'antro oscuro della Sibilla cumana, e Amalfi sopravvive al suo destino; dove le figlie del Sole e di Acheloo gettavano tra gli scogli l'amorosa esca ai viandanti del mare, sorgeva, lucida di marmi e di mosaici preziosi, maestosa di colonne e di archi, la grande villa di Tiberio, che Plinio definì *Tiberii Principis arcem* e Ennio chiamò Villa di Giove. E questo è il nome che le è rimasto.

Noi non sappiamo precisamente perchè Tiberio scelse Capri a dimora preferita nel 26°

IL SANTUARIO CHE ORA SOVRASTA LE ROVINE DELLA VILLA GIOVE.

anno dopo Cristo (12° del suo regno), seguendo l'esempio di Augusto, che negli ultimi anni di sua vita abbandonò la Campania per l' isola delle Sirene. Per Augusto però una spiegazione è stata avanzata. Augusto (racconta uno storico, di or è quasi un secolo, il Mangoni) « *s'invogliò di quest'isola per un prodigio avvenutovi, venendogli rapportato nel giungere a quella piaggia di essersi rinvigoriti, allo arrivar suo, i cadenti e languidi rami di un'antichissima elce. Il che sì lo rallegrò, che ei la chiese a' Napolitani scambiandola per l'isola d'Ischia* ».

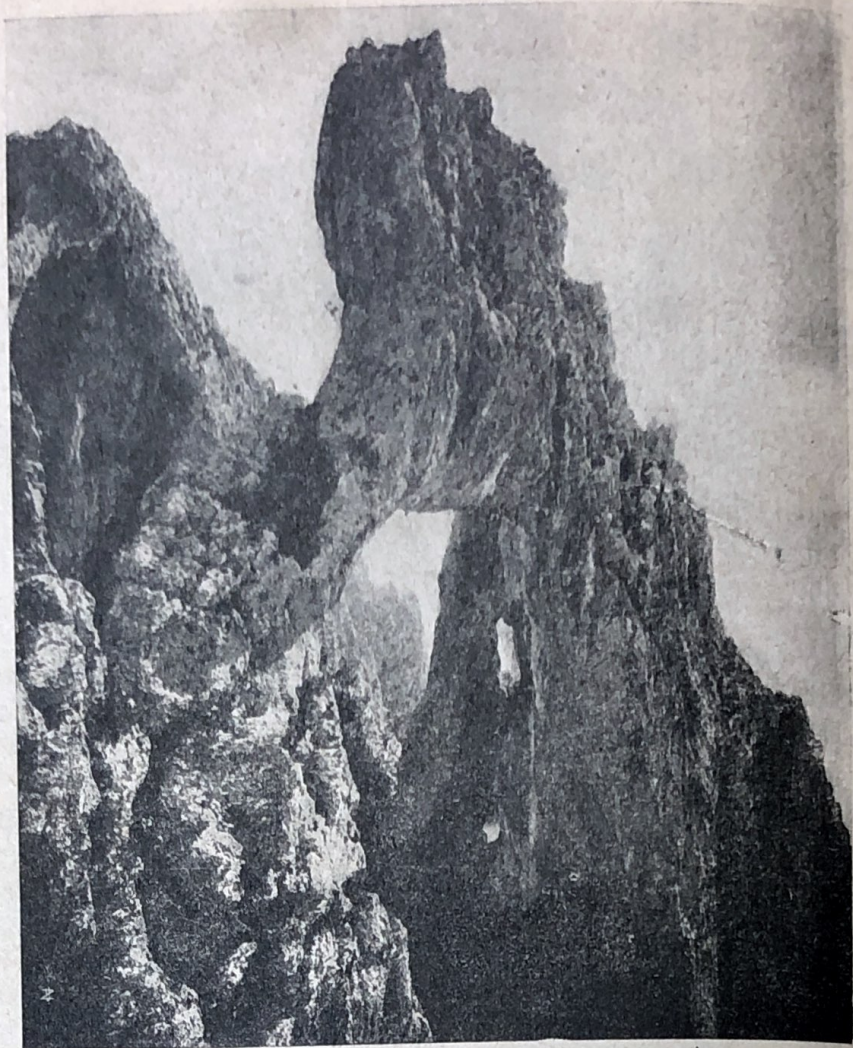
Ma nessuna elce si rinvigorì per l'arrivo del figlio di Livia a Capri! E allora come mai, alla superba casa da lui fatta costruire sul Palatino Romano, Tiberio preferì quest'altro Palatino Caprense, che ora i vigneti circondano e la terra quasi ricopre? Vi venne forse indotto da Seiano che mirava ad impossessarsi dell'impero? O vi rimase nascosto per paura, dopo l'uccisione di Seiano, secondo lo scritto Svetoniano, che ci rivela come *per novem proximos menses non egressus est villa quae vocatur Jovis?* Certo si è che da Capri per tredici anni furon retti i destini dell'impero di Roma. Può darsi che l'asprezza rude dell'isola, i tagli giganteschi delle sue rupi sul mare, gli scogli ciclopici ritti a guardia della riviera posidoniate, si adattassero perfettamente allo spirito cupo del taciturno Cesare che si trovava bene in quell'isola lontana da Roma, chiusa dal mare e in quella sua villa fastosa, dalla quale, come aquila sovrana, dominava all'intorno, fieramente. Oppure, a causa delle tante pustole che gli ricoprivano il viso e il corpo formandogli spesso piaghe orrende, il terzo Cesare aveva scelto Capri, dal clima mite, facendo erigere, per cura dei suoi malanni, dirimpetto al golfo divino di Partenope, quel Palazzo a Mare, che costituiva l'ottava villa tiberiana? O ancora, data la dissolutezza di cui gli storici lo incolparono, trovò nell' isola dall'eterna primavera, la più ampia libertà di lussurie?

Ad ogni modo, e per qualsiasi motivo il terzo Cesare abbia preferito Capri a Roma, e al Palatino della capitale, quest'altro Palatino a picco sul mare, Capri conobbe lo splendore imperiale, con le dodici ville sparse tra Capri e Anacapri, dopo aver saputo i canti delle sirene, le vicende dei giganti Lestrigoni e le civiltà dei greci, dei fenici e dei teleboi... E la leggenda che avvolge tutta questa terra, sino alla Sicilia, e la storia che le aleggia d'intorno, si son tanto compenetrate, che ormai riesce difficile delineare nettamente dove la leggenda finisce e la storia incomincia. Però se il « prato fiorito » d' Omero dove le sirene allettavano i marinai, è veramente la scogliera verdastra che a contrada Mulo della Piccola Marina, ancora si chiama Sirena, destando nelle anime dei turisti in cerca dell' ultima poesia che sopravvive alla troppa prosa della nostra epoca, mille visioni romantiche, le dodici ville Tiberiane non appartengono alla leggenda, perchè i marmi trasportati oramai impunemente nelle case private e nelle chiese di Capri, i mosaici rubati, i capitelli e le statue che si pavoneggiano in parecchie raccolte straniere, e le fondamenta solide che hanno resistito ai secoli e sono rimaste a dire la potenza costruttiva dei romani, affermano tutto lo splendore di questo secondo Palatino d' Italia. Così almeno avrebbe dovuto apparire ai visitatori, se noi avessimo saputo proteggerlo dalla rovina! Oggi a stento si riconoscono le linee che inquadrano la grande mole tiberiana, sul monte che appunto si chiama di Tiberio. L'edificio è a due ordini. Nell' inferiore si trovano lunghe fughe di stanze semirovinate a cui succedono vasti vani, in uno dei quali si dovevano tro-

vare le terme imperiali, ricche di marmi e di mosaici. Seguono poi altri ambienti di grandissime dimensioni con pareti di calcestruzzo, con gli angoli inferiori arrotondati che rivelano il loro antico uso di serbatoi di acqua, da cui poi partono diramazioni in piombo, incastrate nei muri di grande spessore.

Il piano superiore è invece diviso in varie esedre accostate da molti cubicoli, avendo nel centro l' *aula regia* o *basilica*. Difficile è dire, anche approssimativamente, di quanti vani si componesse la villa imperiale dedicata a Giove, perchè persino dal disegno planimetrico eseguito dall'Alvino nel 1835, ossia poco prima degli ultimi scavi, non si rilevano tutti i locali della vastissima costruzione, ora sepolta sotto le vigne per buon tratto di terreno. Così, a poco a poco, le arbitrarie invasioni dei proprietarii limitrofi hanno sempre più ristretto la *Villa Giove*, coltivando persino tra le rovine; mentre in tanta negligenza da parte nostra, turisti, forestieri, amanti e raccoglitori di oggetti antichi a buon mercato, hanno fatto il rimanente e non potendo asportare le ultime incrostazioni marmoree, i superbi lacunari a stucco delle vôlte e gli affreschi istoriati dell' *opus musivum* dei pavimenti, già da tempo scomparsi, si sono accontentati di fare dei piccoli scavi a proprio vantaggio, trafugando qualche frammento di stucco e qualche pezzo di terracotta.

CAPRI: L'ARCO NATURALE.

E in tanto abbandono, e in tale inerzia, oramai solo dagli scritti del Rezzonico, del Romanelli, del Feola, dell'austriaco Hadrawa — che ha fatto, giova dirlo, verso il 1804, scavi importantissimi e interessantissimi soprattutto per lui, — da una ricostruzione un po' di maniera, ma abbastanza fedele del tedesco Weichardt, e infine da tutti gli autori che il dottor Ignazio Cerio, Ispettore onorario delle Antichità di Capri, con amore di scienziato, ha voluto raccogliere per aiuto degli studiosi della storia e delle leggende del nostro magnifico paese, risulta chiaramente, che la Villa di Giove, ricchissima di vani imperialmente abbelliti con marmi e mosaici, comprendeva probabilmente anche una palestra e un teatro, ed era tutta circondata da giardini, costellati di statue gigantesche, dove i lauri ondeggiavan le verdi criniere ai venti marini.

Ben a ragione perciò in un preziosissimo libro illustrato dall'Alvino il cavaliere Bernardo Quaranta diceva: « *Non avrebbe potuto il primo dei romani imperatori non iscegliere per sua dimora uno dei siti più deliziosi che in lei sono, qual'è quello dove stanno le reliquie della villa che oggi chiaman di Giove.* »

Non si troverebbe infatti facilmente in tutto il mondo veduta più vasta e più azzurra di quella che da Villa Giove si offre come per incantesimo. Le città e i monti che si scoprono paiono sbocciare da leggende che Omero can-

I TRE FARAGLIONI, SULLA CUI VISTA DAVA UNA DELLE XII VILLE TIBERIANE.

ancora di fianco alla villa di Giove ciò che resta di una grande torre circolare costruita da Tiberio per illuminare le feste notturne della villa imperiale e segnare la giusta rotta ai naviganti. Il faro che Stazio, forse con troppa cortigianeria, chiamò *Aemula lunae* bruciava ogni notte legname resinoso di conifere, ed era visto dalle navi dirette a Pozzuoli a distanza non inferiore di quaranta miglia, mentre nelle notti senza luna spandeva la luce rossigna e il profumo acre dei pini nella *basilica* del taciturno e cupo Cesare.

tò e gli Ulissidi vissero. Ecco sorgere da levante la feconda pianura del Sele, i monti della Magna Grecia, e Pesto lontana coi suoi templi di Cerere e Nettuno; e poi Sorrento, coll'ombra di Torquato, e l'ala della sirena partenopea; e Stabia e il Vesuvio col suo pennacchio ondeggiante secondo i venti, e Pompei nell'ombra, e poi Ercolano e Napoli, tutta distesa sul mare, adagiata come la leggenda vuole sia stata trovata morta la sirena dalla quale Partenope ereditò il nome e l'anima canora; e il Vomero lassù colla tomba di Virgilio, e Posillipo, perenne fonte di canzoni. E poi ancora Nisida, dove Bruto e Marco Tullio meditavano i destini della repubblica, e Miseno che prese il nome da un compagno di Enea, e Cuma, celebre emporio degli Euboici, e i campi Flegrei, tomba dei giganti fulminati, e Baia tutta ridente di spensieratezza... E, infine, sotto, i Tre Faraglioni, già scogli delle Sirene, ora ritti e aguzzi, come sorti in piedi dal mare ben armati per la difesa della costiera, dove si adora Mitra e il Dio Sole; e ancora, lontano sulla costa amalfitana, le piccole Sirenuse, i tre altri scogli delle sirene che Ulisse non ascoltò veleggiando dall'isola di Circe alla terra di Sicilia; e vicino ai Faraglioni, alla marina di Mitromania Apragopoli — ora Monacone —, il piccolo scoglio della pigrizia, come lo chiamò Augusto, per ischerzo, poche sere prima di morire cenando con Trasillo, e dove si elevava la tomba marina di Masgaba, degna ultima dimora dell'ammiraglio africano...

Su vasta base quadrangolare poi, si alza

Da quell'altura infine, se non si riuscivano a dominare pure tutte le altre undici ville Augusto-Tiberiane di Capri, parecchie si scorgevano certo facilmente.

Le dodici ville tiberiane, erano dedicate alle dodici maggiori divinità comprese nei due versi di Ennio, ricordati da Apuleio:
Juno, Vesta, Minerva, Ceres, Diana, Venus, Mars, Mercurius, Jovis, Neptunus, Vulcanus, Apollo.

Ma giova dire a questo proposito che gli autori da Svetonio e Tacito fino agli ultimi illustratori dell' isola meravigliosa, come il Romanelli, l'Addison, il Giulio Secondo, il Feola, non vanno completamente d'accordo o nell'attribuire queste dodici ricchissime ville all'attività costruttrice del solo Tiberio, o nel far circondare invece l'imperial palazzo dedicato a Giove da altre numerosissime ville di aristocratici romani, del seguito di Tiberio, tra le quali vi erano naturalmente queste dodici ville di cui ancora sussiste o il ricordo in molteplici testi, o qualche rudero che lasciano indovinare l'antica loro bellezza. Ma neppure sui nomi delle dodici ville Tiberiane gli scrittori più documentati e più seri vanno perfettamente d'accordo. Rosario Mangoni, autore di un'opera assai diligente sulle ricerche storiche archeologiche e topografiche di Capri ancor oggi consultata tra le più complete, quantunque dati dal 1834, cita in questo ordine le dodici grandi ville Tiberiane: Giove, Tuoro grande, Unghia marina, San Michele, Castiglione, Truglio, Aiano, Palazzo a mare, Capodimonte, Timberi-

LE ROVINE DELLA VILLA GIOVE CON VISTA DELL'ISOLA E MONTE SOLARO.

no, Monticello e Damecuta. E Giuseppe Maria Secondo, in un volumetto di appena 14 pagine, datato dal 1750, e oramai rarissimo, le elenca invece in questo modo: Villa Giove, San Michele, Matromania, Tragara, Camerelle, Certosa, Castiglione, Moneta, Soprafontana, Aiano, Pisco, Palazzo a mare. Ma appare ad ogni modo certo, che tra le più importanti, erano da annoverarsi il Palazzo a mare, la villa Damecuta ad Anacapri, quella del Castiglione e la villa di Tragara, sovrastante all'antico porto romano omonimo che aveva come scudo i tre *scopuli* dei Faraglioni. Nella terza villa Tiberiana, quella intitolata a Giulia, e che originariamente avrebbe dovuto esser costruita da Augusto per la figlia, furon trovati negli scavi del Feola, nel 1826, magnifici marmi africani, gialli antichi, mosaici e intonachi dipinti. Ancora: dalla settima villa tiberiana, sotto le rovine del Castiglione, uscirono in tale quantità i marmi, da venire poi distribuiti facilmente a Capodimonte (dove si ammira ancora un pavimento circolare in marmo prezioso di origine caprese), nel palazzo reale di Portici, alla Favorita e nel Castello Reale di Salerno; mentre dagli scavi dell'ultima villa tiberiana di Damecuta, furon estratte pure tali ricchezze in marmi e in mosaici e in stucchi da formare la gioia e la vanità di parecchi forestieri che cercavano avidamente tra le rovine delle ville imperiali...

Prima della guerra, l'isola era diventata quasi una colonia tedesca, dove l'unico grande caffè aveva un nomignolo caro alle tradizioni germaniche, e le strade portavano il battesimo della casa di Prussia. Durante la guerra Capri, come la vicina Positano, divenne asilo di russi, scampati al terrore bolscevico. Ma ora Capri si rinnovella, e tende verso una nuova esistenza. Il suo sindaco, Edwin Cerio, ha in animo di adoperarsi a mantenere le costruzioni capresi nel loro stile caratteristico, che rammenta la maniera moresca; di attirare finalmente sulle rovine di Capri la tarda attenzione del Governo; di conservare quanto più è possibile, anche col rimboschimento, la leggendaria bellezza dell'isola.

Pochi mesi or sono, un fotografo milanese, aggirandosi per le rovine della Villa di Giove, trovò una mano di marmo che usciva da terra. La notizia circolò rapida pel paese come una leggenda. Persone degne di fede riportarono la notizia. Comunque, questa mano marmorea, che dice addio al sole dal profondo sotterra tiberiano, ha un tale valore di simbolo che i capresi fecero bene a dedicare rispettosamente il gesto d'addio al governo assente... Cioè, a dire il vero, dal 1914 c'è nell'isola un impiegato governativo addetto

agli scavi, che vede il terriccio e gli sterpi coprire ogni giorno di più le rovine di quello che fu il Palatino caprese del terzo Cesare. E dal 1914 attende invano che il Governo si faccia vivo... Gli ultimi scavi datano infatti dal 1850, quando sotto il Bonucci si iniziarono lavori a villa di Giove al Valentino, presso Tragara. Gli scavi del Bonucci seguivano già quelli del Feola, nel 1827, dell'austriaco Hadrawa nel 1804 e quelli infine di Giuseppe Maria Secondo nel 1750 Ebbene, durante gli ultimi scavi del 1850, pare che lungo un sotto passaggio della villa di Giove, siano state trovate varie monete di *Tornesi cinque*, che indicavano per lo meno che qualcuno già aveva scavato in precedenza. L' Italia è un paese che ama le figure retoriche. Si prese il fatto dei denari perduti, come un simbolo. E non si proseguì. Al Valentino intanto furono trovati 700 pezzi di marmo colorato di pregevole valore che uno straniero, se non erriamo, il Riford, colla scusa elegante di conservarli pel Municipio, tenne per un certo tempo. E poi anche quei marmi, come già moltissime statue trovate nelle varie ville tiberiane, e la bellissima testa di Tiberio che ora è al *British Museum* di Londra, e la colonna di giallo antico tolta a San Costanzo e trasportata nel continente e sostituita da una in marmo cipollino; come il bellissimo bassorilievo col ritratto di Tiberio e di una vittoria, comprata dal Principe Schwarzemberg, come infine molti mosaici, marmi e fregi preziosi che adornavano case di privati a Capri, andarono per pochissime monete ad allietare le raccolte private e pubbliche straniere. Lo sperpero di tali e tanti tesori d'arte avvenuto in quest'ultima epoca è del resto pari all'incuria nella quale i monumenti capresi sono lasciati, e non solo quelli Tiberiani, ma anche la magnifica abbazia, alla quale nel 1370, *governata la chiesa di Capri da un vescovo nominato Giacomom, stato innanzi vicario, il quale finì la sua vita sotto il pontificato di Urbanc V, fu dato cominciamento alla fabbrica di quel monistero.* Infatti sempre per la stessa incuria, nel 1807, e precisamente alle ore 21 del 19 maggio, come si legge da certi manoscritti inediti conservati nella biblioteca Caprese, la torre dell'abbazia che serviva da difesa dalle incursioni saracene, rovinò, uccidendo tre ragazzi ed ostruendo per sempre l'entrata di quella magnifica *grotta oscura*, miracolo di luminosità e di ombre, vera rivale della grotta azzurra, con la quale molti scrittori la confusero, quantunque varî autori la situassero chiaramente dalla parte dei Faraglioni.

PALAZZO A MARE - VIII VILLA TIBERIANA.

In questo ultimo trentennio, poi — così mi disse Ignazio Cerio — tutto quello che è stato possibile asportare e rubare, fu rubato e asportato. Trent'anni fa in certi lavori a Tragara fu scoperto un magnifico pavimento in giallo antico, sarravazza con filettature di rosso antico, che solo mercè l'opera del Cerio stesso e del parroco Roberto Canale fu salvato e messo in chiesa. In altri lavori, sempre a Tragara, dove stavan molte ville antiche patrizie, vennero alla superficie cardini di bronzo che facevano certamente parte di ferrature di porte, e mosaici preziosissimi. Ma il lavoro fu interrotto. Ancora: vent'anni or sono trovandosi a Capri una compagnia di disciplina, si riuscì a combinare un la-

voro di scavi a Villa Giove con 150 soldati pagati in ragione di quaranta centesimi al giorno. Tutto era pronto. Si attendeva solo una parola da Roma. Ma il lavoro non fu neppure incominciato. Oggi, ancora forse si potrebbe salvare qualcosa dalla completa rovina; ma ora questo magnifico vegliardo che dopo aver speso la sua operosa esistenza ottantenne ad amare e far amare la storia di Capri, è giunto al limite della vita e forse della pazienza, si è rassegnato anche lui, nel veder da una parte le prepotenze dei proprietari invadere senza diritto le ultime rovine Tiberiane, sotto le quali si nascondono forse ancora tesori di bellezza, e dall'altra parte la delittuosa indolenza italiana, a lasciar cadere così nell'abbandono un patrimonio formidabile del nostro passato e della nostra storia.

Ora, da qualche secolo, sulla vetta che è di sentinella ai due golfi di Napoli e di Salerno, un piccolo santuario e una statua ricordano ai marinai di passaggio nelle tormentate « bocche » di Capri, e ai turisti internazionali in cerca febbrile di un muro o di una colonna dove scrivere le loro iniziali e la data, il nome di Maria, Signora e Stella del mare, Madonna del Buon Soccorso. E da parecchi anni, tra i giacinti e le roselline selvagge che crescono cogli sterpi e la gramigna, dove già sorse il secondo Palatino d' Italia dal quale furon retti per tredici anni i destini del mondo Romano, ogni otto di settembre, festa della Madonna, i monelli di Capri, che non si interessano molto di antichità, vanno ad allegre frotte pei corridoietti sotterranei mezzo scavati di Villa Giove in cerca degli ultimi mosaici variopinti, incrostati a fior di sasso, per prender « le pietrelle colorate di Maria ». E giocano ai birilli, in piazza, cogli antichi mosaici dell'imperatore Romano...

NINO SALVANESCHI.

P.S. — Purtroppo l' illustre geologo e paleontologo Ignazio Cerio, che tanti documenti seppe e volle darci per la storia di Capri, non potrà assistere alla nuova rinascita dell' isola di Tiberio, perchè morì proprio il 1 maggio 1921.

.. CANTUCCI INESPLORATI DELL' ITALIA PITTORESCA ..

LA VETUSTA OLIVETA DI TIVOLI

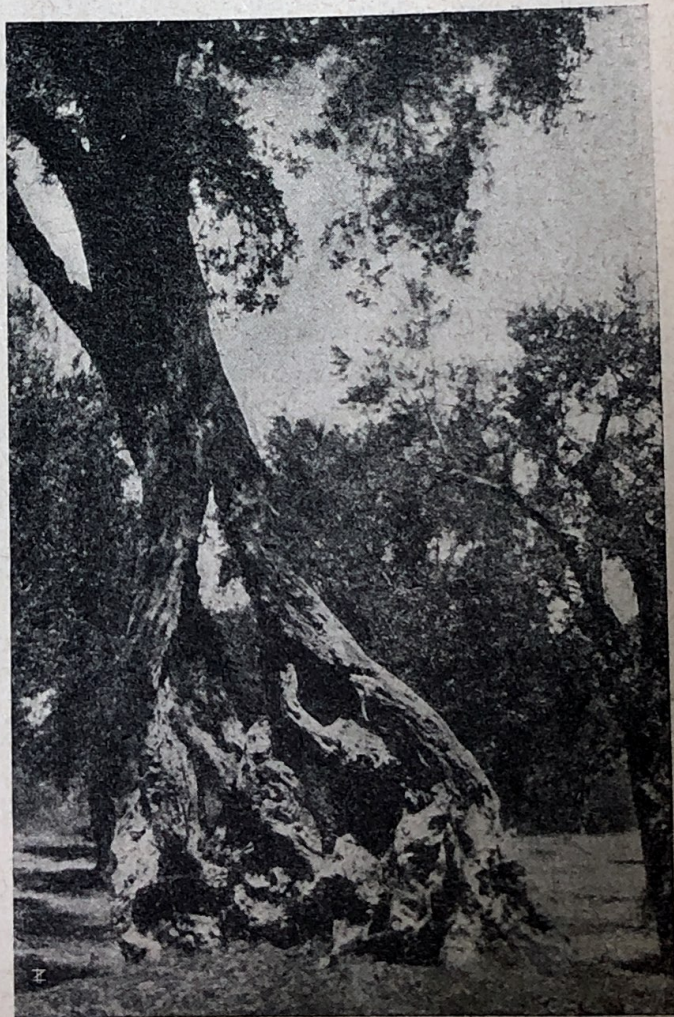
Si va a Tivoli per il tempio detto della Sibilla e per il contiguo di Nettuno; per la cascata e per le cascatelle dell'Aniene; per la superba Villa d'Este e per i ruderi della non lontana tuttavia stupenda Villa Adriana. Pur tuttavia v'è presso Tivoli un luogo sovranamente pittoresco che sfugge in genere ai visitatori: una oliveta che tutto fa ritenere antichissima. Ignoro l'età degli alberi che la compongono; ma se ne paragono alcuni al gigantesco olivo che la signora Janet Ross disegnò in Puglia e da essa riprodotto nel suo volume « The Land of Manfred », olivo cui si attribuisce l'età di 2000 anni, sono indotto ad arguire che essi ricordino i primi secoli dell'era volgare.

Si accede all'uliveta della Quintigliola percorrendo non più di un miglio della strada maestra che, girando sull'altura torno torno all'Aniene, ne segue parte del corso prima di svolgersi parallela alla ferrovia che mena a Roma: strada quanto mai pittoresca. A chi la segue sfila dinanzi tutto il panorama tiburtino, i templi, la gola in cui sotto l'ombra di ricca vegetazione l'Aniene nasconde le sue acque colorate di un verde latteo, la cascata grande, le cascate minori più innanzi, e Villa d'Este torreggiante sul colle in mezzo ad uno sfondo di alberatura rigogliosa. La strada lambe a mano sinistra Villa Sant'Antonio che congiunge, più in là, a mano destra, con la chiesa di San Francesco; qui un bivio. Lo segna un sentiero in pendìo che si stacca a mancina dalla strada maestra e conduce ad una proda erbosa la quale conduce al fiume, incavalcato da un ponte fuor di dubbio costruito dagli antichi Romani. Colà sorgono gli ulivi più annosi fiancheggiati dai ruderi di una villa, non certo inferiore in mole a Villa d'Este che gli si erge dirimpetto sulla sponda opposta. È la villa di Quintilio Varo, d'onde è rimasto al luogo il nome appena deformato di Quintigliola. Molto

UN ULIVO CHE SEMBRA UN ANIMALE MOSTRUOSO.

ben conservati i muraglioni di sostegno della spianata dove certo il palagio di abitazione sorgeva. Il muraglione è tutto alveolato di ampli androni a vòlta, le cui pareti sono rivestite di quell'*opus reticulatum* che s'incontra così di frequente nella edilizia degli ultimi anni della Repubblica e nei primi dell'Impero. La mano dell'uomo, più assai distruggitrice che il tempo, ha sciupato quegli androni, alcuni colmando in parte di terriccio: ad altri sfondando la sovrastante vòlta. Altri due muraglioni non alveolati, corrono: l'uno ad angolo retto col primo, l'altro, parallelo; e, col piano stradale della via maestra, circoscrivono il terrapieno su cui torreggiava la villa, la cui ricostruzione ideale è agevolata dalla robustezza, dalla solidità e dallo sviluppo lineare delle sue assise fondamentali.

L'abbondanza di acqua della regione attestata dai rivoletti che ne solcano il fianco per confondersi giù a valle nell'Aniene, di certo consigliò Quintilio Varo a scavare di fronte al muraglione principale una piscina quadrilunga, di una trentina di metri per otto, di cui sono rimasti intatti, nonchè i muri che la circoscrivevano, eziandio due predellini fronteggiantisi, situati alla metà dei due lati minori.

La piscina è stata colmata: oggi è un'oliveta le cui piante, tuttochè annose, sono molto, molto meno antiche dell'altre cui ho fatto cenno più addietro. Praticaronsi mai scavi nei ruderi della Quintigliola? No, a quanto risulta da indagini che ho condotto. La villa è inclusa nella lista dei monumenti nazionali? Nemmeno. Me ne sono sincerato con personali ricerche presso la Direzione delle Belle Arti di Roma. Tivoli, ciò è noto, fu luogo di villeggiatura non di Quintilio Varo esclusivamente, ma di Mecenate, di Orazio; se non erro anche di Cicerone, e di altri ragguardevoli romani. Le vicende politiche e sociali che conturbarono il Lazio nel medioevo hanno sconvolto ogni cosa. Villa Adriana, che da Tivoli dista poco più di due miglia, e di cui i maestosi pini dalla Quintigliola si scorgono, è prova della manìa distruggitrice dei successori dei romani decaduti.

UN ULIVO SECOLARE.

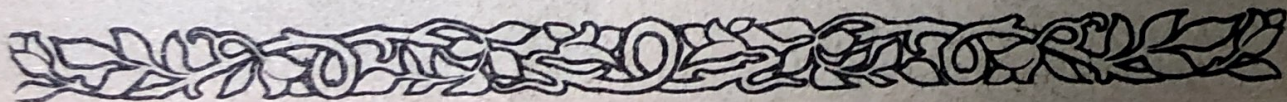
La villa di Quintilio Varo, situata su di un'altura dominante le strade che adducono alla pianura e il ponte che incavalca l'Aniene, fu probabilmente fortezza naturale nelle mani dei Conti di Tivoli, arbitri delle comunicazioni tra la Marsica e Roma. Nella trasformazione da luogo di delizia estiva in arcigno e severo arnese di guerra, andarono a soqquadro peristilî, colonnate, portici, erme, triclinî, cubicoli, ergastoli, cànove, cantine. A siffatto radicale sconvolgimento tutta codesta mirabile compagine di ogni eleganza soggiacque, che altro non ne rimane fuor delle gigantesche mura maestre, pur cotanto robuste da sfidare l'alleanza invincibile tra il tempo e la umana malizia.

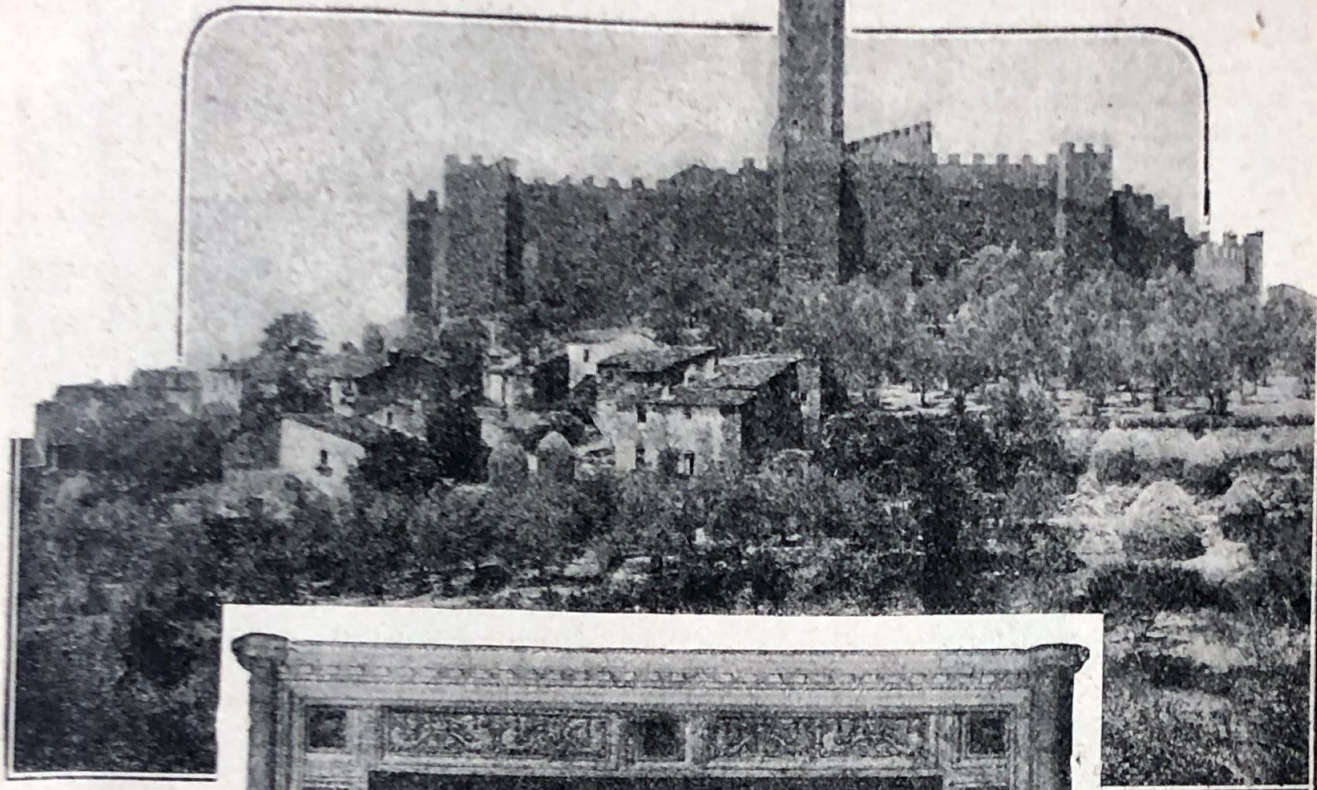
GIOVANI ULIVI NEGLI ORTI DELLE VILLE DI QUINTILIO VARO (A SINISTRA IL MURICCIUOLO DIVISORIO).

UN SUPERBO ESEMPLARE.

⁂

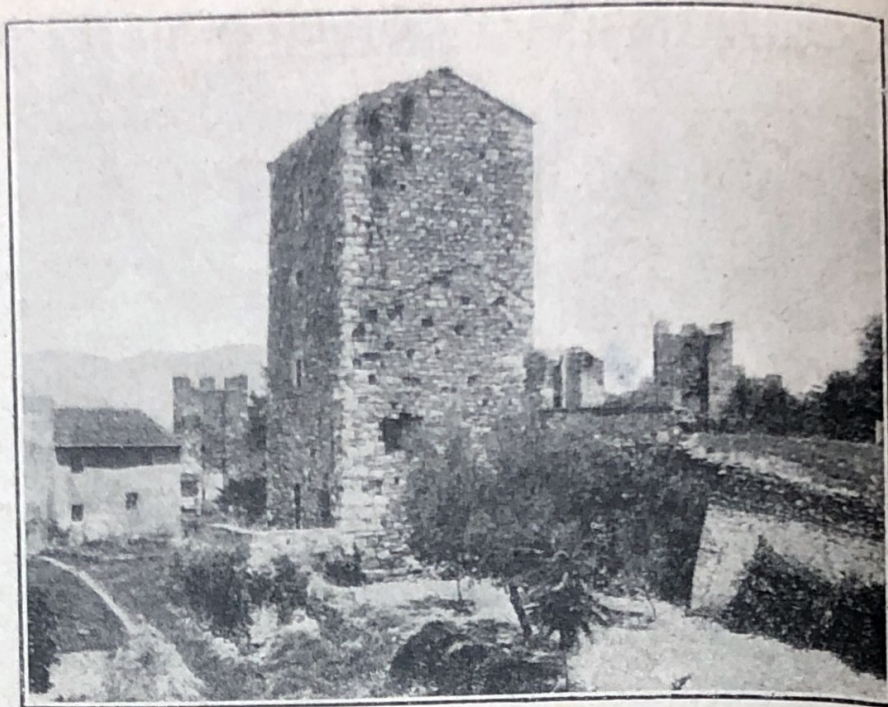
Se la villa grandiosa perì, si risparmii almeno la stupenda oliveta. Un bell'albero equivale nell'ordine pittoresco a qualsivoglia fabbrica innalzata dagli uomini. Siccome alla suprema bellezza di un bosco può essere cieco colui che lo possegga per eredità o per acquisto, mi è sembrato opportuno richiamare l'attenzione del *Touring* sull'oliveta di Tivoli. Ignoro se in Italia ne esistano di più annose. Parmi difficile ve ne sia una situata dentro cornice così perfetta come quella i cui elementi decorativi sono l'aspro arido Monte Catillo, i due templi tiburtini, le cascate numerose, l'angusta e profonda valle in cui l'Aniene s'ingolfa, la magnificenza seicentesca della villa del Cardinale Ippolito d'Este e la pianura latina distesa verso il Tirreno, all'estremo limite della quale il sole, prima d'immergere al tramonto il suo disco nel mare, illumina, visibile a occhio nudo, la cupola di San Pietro.

JACK LA BOLINA.

L'ANTICO CASTELLO DI MONTECCHIO

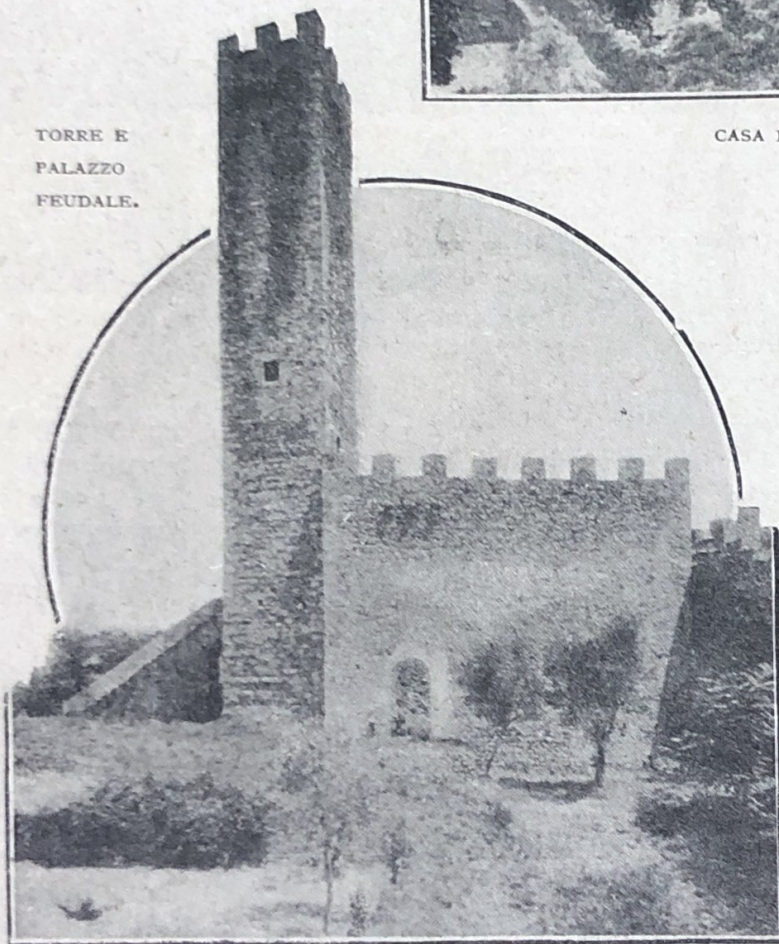
CASTELLO DI MONTECCHIO.

A chi percorre la linea ferroviaria Firenze-Terontola, appena passata la stazione di Castiglione Fiorentino, ferma gli occhi, a sinistra, sull'estrema propaggine dell'Alpe di San Egidio, una torre merlata, alta, arditissima, a guardia di un castello tetro e forte, una visione medievale, che rapidamente fugge. È Montecchio (*monticulus*), il cui nome ricorre nei documenti fin dai primi anni dopo il mille: allora sotto l'Abbazia di Farneta, poi feudo di famiglie gentilizie, quindi ferocemente conteso (ma ebbe qualche breve periodo di libera vita comunale) tra Arezzo, Siena, Perugia, Firenze e i potentissimi Tarlati nobili aretini. Ebbe finalmente tregua quando, caduta la repubblica di Arezzo, passò a Firenze, che, a ricompensa dei servigi ricevuti, lo donò al fiero condottiero inglese Giovanni

GIOVANNI ACUTO: AFFRESCO DI PAOLO UCCELLO NELLA CATTEDRALE DI FIRENZE.

Hawkwood, detto italianamente l'Acuto, che vi tenne corte. È di quel tempo, tempo felice di canzoni, di giostre, di partite di caccia, l'aneddoto raccolto da Franco Sacchetti. Dei frati francescani muovono dal convento di Castiglione per cercare elemosina nel castello di Montecchio. Ammessi alla presenza del signore, lo salutano con le parole di rito: « Dio vi dia pace, monsignore! ».

E l'Acuto pronto: « E a voi tolga l'elemosina! ».

CASA DEL GIUSDICENTE.

TORRE E PALAZZO FEUDALE.

Poi, cinicamente, ai frati sconcertati: « Non sapete voi che io vivo di guerra? Se Dio mi desse pace, morirei di fame, come accadrebbe a voi se non riceveste l'elemosina ».

Dopo d'allora il nome di Montecchio viene sparendo dalla storia e diviene quello di una fattoria. Saldo e vigile il bel maniero conserva tuttora l'aspetto antico di forte arnese di guerra, con una cerchia di grosse mura che girano 263 metri, sono munite di nove torri, e mantengono integra e completa la merlatura. All'interno sono quasi intatti la casa del giusdicente ed il palazzo feudale, ed è mirabilmente conservata la snella torre centrale, alta 30 metri, vedetta sull'ampia e ferace Valdichiana.

Notizie di ALESSANDRO DEL VITA.

(*Fotogr. Alinari*).

LATO INTERNO DELLE MURA CASTELLANE.

CONFRONTI

LA TASSAZIONE DEI VEICOLI A MOTORE NEGLI STATI UNITI D'AMERICA

Gli Stati Uniti d'America sono il paese dove circola il maggior numero di autoveicoli in proporzione al numero degli abitanti, dove costa meno l'esercizio dell'automobile, e dove si pagano minori tasse sui veicoli a motore. Sono tre fatti interdipendenti, e dovuti in gran parte a circostanze speciali d'ambiente: la ricchezza diffusa, la sterminata vastità del paese, l'abbondanza ed il basso prezzo della benzina, la fervida attività della popolazione, lo spirito liberistico e sommamente pratico delle amministrazioni locali.

L'esempio sembra tuttavia degno della nostra attenzione, poichè anche da noi si può ritenere che si avveri quell'interdipendenza tra la diffusione dell'automobilismo, il costo dell'esercizio e le tasse automobilistiche. Se lo Stato si persuaderà un bel giorno che l'automobilismo va incoraggiato e non depresso, che rappresenta un'immensa risorsa avvenire per la nostra economia anzichè una ostentazione di lusso immodesto, che i proventi dell'Erario dovuti alle tasse sulla benzina e sulla circolazione delle automobili vanno classificati tra i più deprimenti ed infausti, in quel giorno vedremo un espandersi rapidissimo dell'automobilismo, e l'Erario altrettanto rapidamente risarcito delle prime perdite grazie all'affluire di molti piccoli contributi, in luogo di pochi elevatissimi..., come sta accadendo in America.

Per l'anno 1920 vennero registrati negli Stati Uniti 9.211.295 veicoli a motore! La media generale dà un veicolo per *undici* abitanti, col massimo di un veicolo per *cinque* abitanti nel South Dakota ed il minimo di un veicolo ogni 31 abitanti nell'Alabama. Per rispetto alla rete stradale, si ebbe la media generale d'un veicolo per ogni 420 metri di strada, col massimo *d'un veicolo ogni 69 metri di strada* nello Stato di Rhode Island ed il minimo d'un veicolo ogni 2680 metri nello Stato di New Mexico. Il provento totale delle tasse di circolazione salì a dollari 102.034.106,26 che corrispondono a tondi 528 milioni di lire nostre alla pari. Questa enorme cifra fu raccolta mediante tasse mitissime, delle quali vale la pena di mettere in evidenza qualche cifra caratteristica.

Le tasse variano da Stato a Stato, e variano non solo per la misura, ma altresì pei criteri della tassazione. Generalmente gli autocarri pagano tasse relativamente alte perchè a questi si attribuisce specialmente l'usura del piano stradale; ed è noto che gran parte dei proventi delle tasse automobilistiche vanno colà versati ai fondi per la manutenzione o pel miglioramento delle strade. Minima è invece la tassazione per le motociclette: da due a cinque dollari (da lire 10,36 a 25,90).

Per le vetture automobili, in alcuni Stati si paga una tassa fissa, qualunque sia la potenza del motore: (Arkansas lire 51,80, Kansas lire 25,90, Minnesota lire 25,90, South Dakota lire 31,08, Wisconsin lire 51,80); in altri Stati un tanto per cavallo di forza, senza graduazione di categorie (Connecticut lire 2,67, Kentucky lire 3,20, Louisiana lire 1,33, New Mexico lire 2,14, South Carolina lire 1,33, Texas lire 1,87, Wyoming lire 2,14); generalmente però si paga per categorie di forza, ma sempre in base a tariffe bassissime (Alabama — oltre 40 HP — lire 155,40, Arizona — oltre 40 HP — lire 77,70, Columbia — oltre 30 HP — lire 51,80, Florida — oltre 35 HP — lire 77,70, Illinois — oltre 50 HP — lire 129,50, Missouri — oltre 72 HP — lire 124,32, Oregon — oltre 40 HP — lire 290,08).

In qualche Stato si tien conto del peso della vettura (*Delaware*, lire 10,36 per ogni 500 libbre, kg. 227 di peso lordo a carico completo, calcolando le persone in ragione di kg. 57; — *Idaho*, lire 77,70 per pesi inferiori alle 2000 libbre, kg. 908; lire 207,20 per pesi oltre le 4000 libbre; — *Nevada*, lire 1,87 ogni 100 libbre, lire 4,12 per 100 chili; — *Washington*, lire 51,80 fino a 1500 libbre, kg. 680, con aumento di lire 3,20 ogni 100 libbre in più, ossia lire 7,06 ogni 100 chili, ecc.). In altri Stati si prende per base della tassazione il valore della vettura (*Colorado* l'1,50 per cento del prezzo pagato alla fabbrica f. o. b.); in altri ancora un sistema misto (*North Dakota* il 0,5 % sul prezzo d'acquisto oltre a lire 1,07 ogni 100 libbre di peso ed a lire 0,53 per ogni HP). Generalmente si fa un trattamento a parte per le vetture con motore elettrico, che sono tassate in misura

più elevata (*Michigan*: vetture elettriche lire 5,18 per ogni HP, altre vetture lire 1,33 per ogni HP, oltre a lire 1,87 per ogni 100 libbre di peso nell'uno e nell'altro caso). Le grandi vetture a molti posti sono talora tassate in modo particolare (*Florida*: massima tassa per oltre 35 HP lire 77,70, veicoli con 10 o più posti lire 518).

In qualche Stato si tiene conto dell'età della vettura (*New York*: lire 1,33 per ogni HP, oltre a lire 2,14 per ogni 100 dollari (lire 518) del prezzo di listino della macchina durante i primi tre anni, lire 1,07 id. id. durante il quarto e quinto anno, e lire 0,53 per gli anni oltre il quinto; — *Vermout*: prima registrazione lire 5,18 ogni HP, seconda registrazione lire 4, terza registrazione e successive lire 2,67 per ogni HP).

Come si scorge da questi esempi, la tassazione delle vetture automobili è lievissima in ogni caso, e la varietà dei criteri di tassazione sta ad indicare la cura che molti Stati pongono nel mettere d'accordo la semplicità del sistema di tassazione con la necessità d'evitare giuste critiche per un eccessivo semplicismo. Notevolissimi specialmente i criteri del tener conto sia dell'età che del valore d'acquisto della macchina, nonchè del peso e del numero dei posti.

Per quanto riguarda gli autocarri, vari sono pure i criteri di tassazione. Alcuni Stati (*Arizona, Arkansas, Columbia, Delaware, Idaho, Kansas, Michigan, Minnesota, Missouri, New Ampshire*), non fanno distinzione tra vetture automobili ed autocarri. Gli altri Stati tassano o in ragione del peso lordo o in ragione della portata netta, e taluni fanno anche distinzione tra veicoli con ruote munite di pneumatici ovvero muniti di gomme piene o di cerchioni metallici. Ecco alcuni esempi caratteristici:

California. — Per autocarri muniti di pneumatici, stessa tassa che per le vetture automobili. Se sprovvisti di pneumatici tassa addizionale di lire 25,90 per peso a vuoto inferiore alle 2 tonnellate, di lire 51,80 per peso c. s. tra 2 e 3 tonnellate, di lire 77,70 per peso c. s. tra 3 e 5 tonnellate, di lire 103,60 per peso c. s. oltre 5 tonnellate.

Connecticut. — Per portata fino a mezza tonnellata, lire 56,98; indi aumento graduale fino a lire 103,60 per portate fino ad 8 tonnellate, ed ulteriore aumento di lire 518 per ogni tonnellata di portata oltre le 8.

Georgia. — Per portata di 1 tonnellata lire 77,70; aumento graduale fino a lire 388,50 per tonnellate 7 e da lire 5827,50 per più di 7 tonnellate di portata.

Iowa. — Per autocarri muniti di pneumatici, da lire 77,70 per portata di 1 tonnellata fino a lire 854,70 per portata di 6 tonnellate. Per autocarri muniti di gomme piene, tassa crescente oltre le 2 tonnellate fino a lire 906,50 per 6 tonnellate di portata. Per ogni tonnellata in più oltre le 6, aumento di lire 259.

Aggiungasi che per gli autocarri a motore elettrico la tassa è generalmente ridotta a metà (1).

La multiforme legislazione fiscale automobilistica degli Stati Uniti non è priva, evidentemente, d'inconvenienti, onde si può comprendere come sia stato costituito un Comitato con l'incarico di studiare una tassazione unica per tutti gli Stati. Questo Comitato ha già presentate le proprie conclusioni, secondo le quali sarebbero da applicarsi in modo generale le seguenti tasse:

1. — Vetture automobili: 25 *cents* (lire 1,35) per ogni HP, oltre ad altri 25 *cents* per ogni 100 libbre (kg. 45,3) di peso lordo — se trattasi di veicoli con ruote munite di pneumatici — o di altri 35 *cents* (lire 1,87) per ogni 100 libbre di peso lordo — se trattasi di veicoli con ruote munite di gomme piene — od ancora di 50 *cents* (lire 2,68) per ogni 100 libbre di peso lordo se trattasi di veicoli con ruote a cerchioni metallici.

Quando il veicolo sia destinato al noleggio, la tassa dev'essere raddoppiata. Come peso lordo s'intende il peso del veicolo vuoto aumentato di tante volte 150 libbre (kg. 68) quanti sono i posti a sedere.

2. — Autocarri: stesse tasse che per le vetture, prendendo come peso lordo tassabile il peso del veicolo scarico aumentato della portata massima denunziata dal costruttore.

3. — Motocicli: 5 dollari (lire 25,90).

Ed è con queste modestissime tasse, le quali scandalizzerebbero tassatori di tutt'altra scuola, che laggiù si propongono di radunare tanto denaro quanto ne occorre per *pavimentare* le grandi arterie stradali, spendendovi nel giro di pochi anni parecchi miliardi...

I. VANDONE.

---

(1) Le tasse particolareggiate per ogni Stato ed ogni tipo di veicolo si trovano riportate nella Rivista *Le Strade*, edita dal T. C. I., Luglio 1921.

UN MEZZO DI TRASPORTO UNIVERSALE

IL VEICOLO CALCAGNO

Non è nuovo il proposito (e ne abbiamo già fatto cenno in uno dei passati numeri) di creare veicoli i quali pel loro sistema di costruzione e per lo speciale adattamento della potenza e del modo di propulsione, fossero capaci di traslarsi sul terreno o su strada come un'ordinaria automobile, di navigare sull'acqua e di lanciarsi in volo, per percorrere traiettorie più o meno ampie ad una altezza dal suolo non eccessiva. Un veicolo del genere presenterebbe notevoli vantaggi per il servizio coloniale ed il servizio di esplorazione in paesi sconosciuti, e in genere dove non essendo tracciate strade carrozzabili, nè i corsi d'acqua essendo sempre provvisti di ponti, un'automobile ordinaria potrebbe trovarsi nell' impossibilità di proseguire il viaggio. Non è escluso che un tale sistema possa presentare utilità anche in regioni civilizzate, come è facile arguire.

La più interessante delle disposizioni all'uopo concepita ci sembra quella dell'ing. G. Calcagno, un valoroso tecnico italiano che risiede a Montevideo, il quale in mezzo agli affari che gli hanno assicurata una posizione cospicua, ha dedicato la propria genialità a risolvere l'interessante problema, soluzione prossima ad essere tradotta in un apparato di esperienza.

Il principio su cui il congegno riposa è quello di utilizzare un propulsore aereo, la cui spinta può essere diretta orizzontalmente, come pure obliquamente verso l' alto. Una spinta orizzontale permette al veicolo munito di ruote di percorrere una strada o rotolare sul terreno, e gli permette pure, purchè foggiato come corpo galleggiante, di navigare sull'acqua. Una spinta obliqua di limitata inclinazione permetterà di ridurre il carico

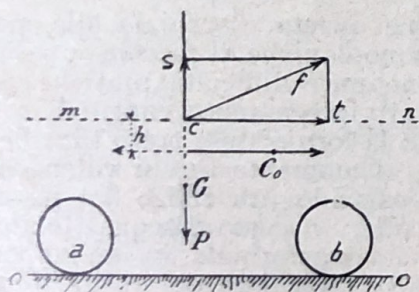



FIG. 1.

che grava sulle ruote rendendo atto il veicolo a percorrere superfici di terreno irregolari, o a navigare sull'acqua con una immersione ridotta. Una spinta obliqua di forte inclinazione potrà permettere al veicolo di sollevarsi interamente da terra e di superare un determinato spazio traslandosi nell'aria. In complesso questa automobile, che diciamo universale, deve contenere in sè le attitudini di un veicolo ordinario, di un canotto o idroplano, e di un aereo, quest'ultima con speciale limitazione allo scopo che si vuole raggiungere. Certamente le condizioni che si vogliono realizzare implicano per ogni caso esigenze tecniche diverse, di struttura, di equilibrio e di potenza; e non è cosa agevole raccoglierle tutte in un unico congegno.

A meglio chiarire il concetto fondamentale ci riferiamo alla fig. 1. Abbiasi un veicolo montato su quattro ruote, *a b*, ed in un punto *C* della sua ossatura si eserciti una spinta *f* diretta obliquamente verso l'alto. Si

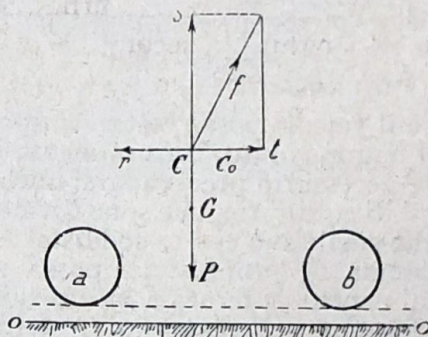



FIG. 2.

pone la condizione che il centro di spinta *C* sia sulla verticale passante sul centro di gravità *G*. La spinta *f* si decomporrà in due, una *t* parallela alla strada che vincendo le resistenze passive applicate al centro di carena C_0 produrrà la traslazione del veicolo, l'altra *s* verticale in diretta opposizione al peso *P* del veicolo stesso. Se la componente *s* è minore di *P*, le resistenze alla traslazione sono alleviate, giacchè il peso che grava sul terreno è effettivamente P-s, il che può essere importante se il terreno è irregolare e non compatto, come può essere il terreno naturale in regioni incolte o il terreno coltivato. Se il centro di carena C_0 al quale si suppongono applicate le resistenze alla traslazione è fuori della direzione non parallela al terreno, dovendo essere $r=t$, si produrrà una coppia $r\ h$ (ovvero $t\ h$) che tende a far ruotare il sistema ed il cui effetto sarà quello di produrre una certa pressione sulle ruote o posteriori o anteriori, o nel caso di galleggiamento di produrre una maggiore immersione da un lato. Ma è facile arguire che il centro di carena può essere sistemato in modo che tale coppia scompaia, occorrendo anche colla manovra di opportuno timone.

In ogni caso si comprende che, sia per la traslazione su terreno come per la navigazione su acqua, quando il veicolo sia opportunamente foggiato, la propulsione, come concepita, non presenta difficoltà.

Diverso è il caso in cui si voglia ottenere il completo sollevamento del veicolo, come è necessario per impiegarlo quale aereo. In tal caso la spinta *f* dovrà avere una inclinazione

molto maggiore della precedente per modo che la componente verticale eguagli e superi il peso del veicolo (morto ed utile) condizio-

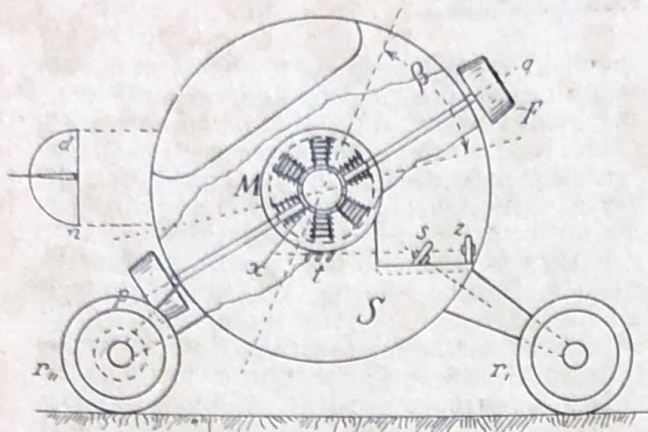



FIG. 3.

ne perchè il veicolo possa restare sospeso nell'aria pel tempo voluto. Naturalmente in questo caso è necessario preoccuparsi anche delle condizioni di equilibrio, che sono diverse; condizioni che sembrano essere soddisfatte quando il sistema di propulsione possa ruotare intorno al centro di figura *C* posto sulla verticale passante pel centro di gravità *G* e quando la direzione della resistenza passi per lo stesso centro di figura, ciò che praticamente non è difficile ottenere.

Per un veicolo che resti così sospeso nell'aria lo schema delle forze in gioco si presenta come a fig. 2. La forza *f* dovrà avere una forte inclinazione, per modo che la componente verticale *s* sia eguale o maggiore di *P*.

Non si deve tuttavia nascondersi che la realizzazione di una componente verticale eguale almeno al peso per ottenere il volo richiede uno sviluppo di potenza assai maggiore che per la semplice traslazione su acqua e su terra, ed un propulsore capace di un rendimento elevato. Non è escluso in teoria ed anche praticamente che lo scopo possa essere raggiunto coll'impiego di un motore abbastanza potente e leggero e coll'uso di un sistema di propulsione molto efficace. Ma si

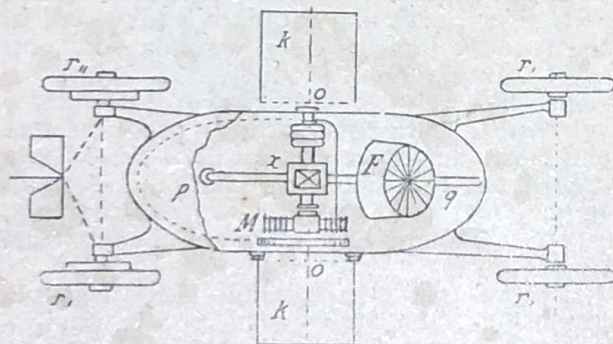



FIG. 4.

avrebbe in tal caso la necessità di adottare congegni la cui costruzione non ha avuto tutte le necessarie sanzioni da parte dell'esperienza.

L'ing. Calcagno hà risolto la difficoltà in una forma che riconduce la soluzione del problema su terreno pratico. E precisamente egli si propone di adattare al proprio veicolo due ali laterali di dimensioni ridotte, da potersi a volontà aprire nel momento in cui l'automobile deve trasformarsi in un aereo. Queste due ali di piccola dimensione, e perciò affatto insufficienti ad agire come le ali di un aeroplano, possono invece esercitare una azione assai efficace in concorso colla spinta obliqua del propulsore diretta verso l'alto. Così se questa spinta non equilibra che una frazione del peso, p. e. 2/3, basterà che l'ampiezza delle ali possa sostenere il residuo, e cioè il terzo, ammesso per la superficie alare un carico unitario corrispondente alle condizioni pratiche. Con tale mezzo resta evitato un eccesso di potenza al motore, ed in pari tempo un eccesso di superficie alare, e non è neppure necessario che il sistema di propulsione abbia rendimento superiore ai tipi conosciuti. Aggiungasi che la presenza di queste superfici, per quanto ridotte, ha un benefico effetto per assicurare l'equilibrio trasversale del sistema nel momento del volo;

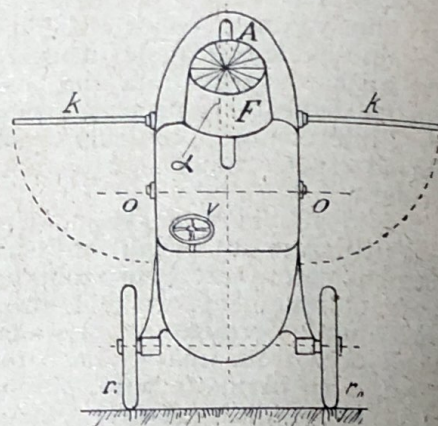



FIG. 5.

condizione questa essenziale alla sicurezza. Le ali monoplaniche di piccola superficie non offrono neppure difficoltà pratiche per assicurarne il ripiegamento contro il corpo del veicolo, e la loro distesa sotto l'incidenza necessaria, al momento in cui volendosi superare un ostacolo (un rialzo del terreno, un piccolo colle, un corso d'acqua) l'automobile deve essere trasformata in un apparato di volo. Nulla impedisce del resto di adottare anche ali biplane.

Allo scopo poi di evitare l'impiego di un motore di potenza elevata, quale sarebbe necessario nel periodo di volo, mentre la potenza diverrebbe esuberante negli altri periodi di marcia del veicolo, l'ing. Calcagno si è valso di uno dei più recenti trovati relativi alla meccanica dei motori veloci, e cioè dall' impiego di un motore savralimentato nei periodi di volo. Mediante tale sistema si può, senza eccedere nella potenza e nel peso normale, provvedere il veicolo di un motore conforme alle esigenze del trasporto su terra

ed acqua, utilizzando l'eccesso di potenza, che è possibile creare, nei periodi di volo.

Seguendo queste concezioni è stato ideato il veicolo che rappresentiamo colle fig. 3, 4, 5 e che brevemente descriviamo. Le figure 3, 4 rappresentano il veicolo una in vista e sezione trasversale, l'altra in vista e sezione in pianta e la *terza* in vista di fronte. Esso è montato su quattro ruote r_1 r_{11}, l'asse anteriore essendo anche asse di direzione, comandato all'uopo da apposito volano di direzione *s* dal guidatore. La parte inferiore del veicolo ha forma di galleggiante stagno per le esigenze della navigazione; l'intera struttura è formata da un corpo di rivoluzione di forma adatta, sul cui centro è l'asse di rotazione del propulsore, allo scopo di fargli assumere, a seconda del bisogno, inclinazioni diverse.

L'asse $p\ q$ del propulsore porta agli estremi i due propulsori *F* che mentre esercitano la spinta nello stesso senso, girano però in senso contrario per ragioni evidenti di equilibrio. Un motore *M* montato sull'asse centrale *OO* (nel caso della figura, un motore rotativo), dà movimento mediante ingranaggi conici *x*, ai due propulsori, moto che si conserva qualunque sia la inclinazione di questi. Un volano *z* sotto il comando del conduttore, mediante vite perpetua e ruota elicoidale *t*, permette di far ruotare l'asse *pq* dei propulsori, e disporre la spinta dei medesimi sotto la inclinazione β, necessaria a raggiungere lo scopo voluto. Il veicolo è provvisto di timoni di profondità e di direzione *nd*. Infine il veicolo stesso è provvisto di due ali monoplaniche ripiegabili sui fianchi della struttura e che sono indicate in *k k*.

Non occorre che ci dilunghiamo in maggiori dettagli, poichè quanto abbiamo detto ci sembra sufficiente a chiarire gli scopi che l'inventore si è proposto, ed i mezzi coi quali ha inteso di realizzarli.

Ing. E. G.

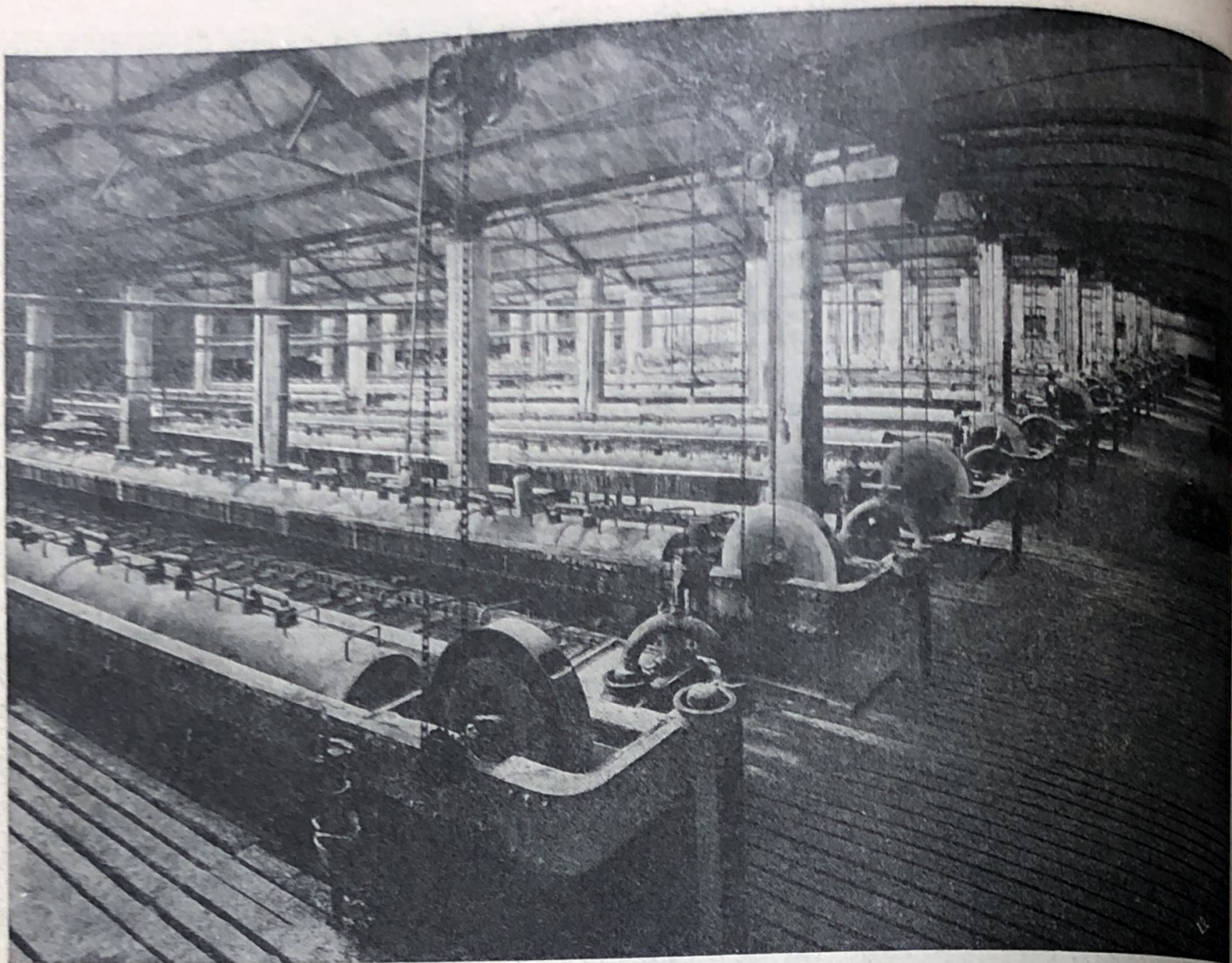
IL CASTELLO E LA PORTA VERSO IL PAESE.

COSTUMI DEL PAESE.

L'OROLOGIO DEL CASTELLO.

COLLALTO SABINO

Alto su un colle di quasi 1000 m., sulla destra del fiume Turano e nel territorio reatino verso il confine abruzzese, con un panorama circolare che si stende dal M. Velino al Monte Croce, alla pianura del Cavaliere, dove fu Carseoli, ai monti di Subiaco ed ai Monti S. Giovanni e Cervia, sta *Collalto Sabino,* castello la cui fondazione risale al X secolo circa. Dette nome alla Casa di Collalto, un ramo dei Conti de'Marsi, e, nelle lotte feudali del '200 e '300, ricorrono i nomi di un Pandolfo, di un Roberto e di un Ottone di Collalto, che parteggiarono per i signori Mareri, coi quali erano imparentati, e per la Casa Sveva. Ma nel 1297 i Collalto furono spodestati da Carlo II d'Angiò del feudo, che nel '400 passò ai Savelli, nel 1568 ai Soderini, nel 1650 ai Barberini. Nel 1728 il cardinale Francesco Barberini ampliò il castello, che nel 1858 fu acquistato dal conte Enrico De Cervini Pzendowschi, sposo alla marchesa Maria Cavalletti di Roma. Oggi il castello appartiene al marchese Giuseppe Cavalletti. Il 13 febbraio 1861 Collalto fu teatro di un episodio della reazione borbonica. Una banda di fautori della caduta monarchia, comandati dal generale Francesco Saverio Luvarà assalì il borgo e, dopo viva lotta, lo prese mettendolo a sacco. Comandava i Collaltesi e fu ucciso dai primi avversari entrati nel paese il dott. Bartolomeo Latini, discendente dai Da Collalto, i quali nel '500 avevano cominciato a chiamarsi col cognome Latini da un Latino Da Collalto. Una carrozzabile di circa 9 Km. unisce il borgo alla stazione di Carsoli sulla linea Roma-Avezzano. Collalto è fresca dimora estiva, che offre belle passeggiate (alla *Peschiera,* al *Monte S. Giovanni* m. 1024) e interessanti escursioni, di cui le principali al *Monte Cervia* m. 1434, a 4 ore da Collalto, e all'*Obito,* un orrido su paurosi burroni tra il Cervia e il *Monte Filone* m. 1340.

(Notizie e fotografie del Socio G. LATINI).

SALA DI ELETTROLISI DEL CLORURO DI SODIO (BRESCIA).

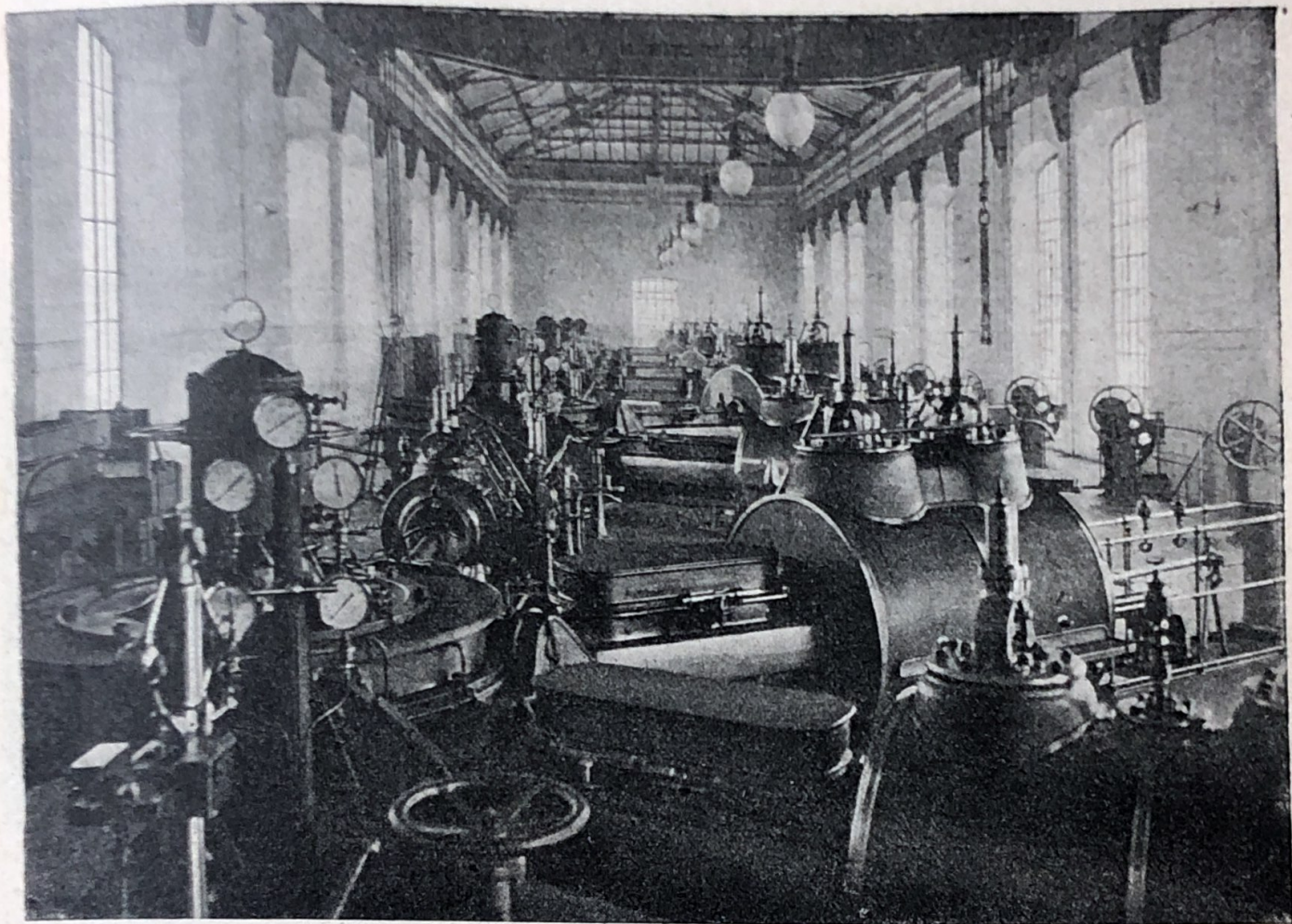
L'ECONOMIA ITALIANA NEL SUO DIVENIRE DURANTE L'ULTIMO VENTICINQUENNIO E NELLE SUE CONDIZIONI ATTUALI

Per un articolo di rivista il titolo è un po' lungo e farebbe presumere una «articolessa». Ma è invece il titolo di una magna opera in due grossi volumi che uno dei nostri quattro grandi istituti di credito mobiliare, il Credito Italiano, ha testè pubblicato per festeggiare il proprio venticinquennio.

In questo genere di pubblicazioni non è facile trovare la nota simpatica ed efficace. Assai tenue è, di solito, il filo che ricongiunge un anniversario particolare con uno scritto che lo festeggi, quando il festeggiato è abbastanza modesto per non voler quasi parlare di sè, anche se potrebbe parlar forte.

Ma il Credito ha trovato una via maestra, che aveva ben diritto di percorrere e che è ben significativa. Esso, che ebbe ed ha tanta parte nella circolazione delle forze commerciali ed industriali italiane, ha fatto un quadro di queste forze, le ha ritratte nella loro efficienza attuale di numeri e di figure, di statistica e di aspetto. Ma non per dare all'impresa tale o tal altra finanziata dalla Banca il nome e la figurazione che la metta in vista. Tutto è invece anonimo in questa magistrale opera: è l'industria, è il Paese che son messi in vista, misurati, descritti.

Sono due volumi: il primo di sintesi con un testo breve e succoso, che accompagna diagrammi sapienti e artistici del crescere nel venticinquennio di singole industrie o di gruppi; il secondo senza testo, di sole magnifiche incisioni rappresentanti stabilimenti nostri.

Una serie stucchevole e uniforme? No, anzi

SALA MACCHINE DI UN IMPIANTO IDROVORO NEL FERRARESE.

una fantasmagoria, una varietà inesauribile, un succedersi impensato di esterni grandiosi, di interni immensi o curiosi, di aspetti ignoti ai più di fabbriche mai udite nominare o immaginate tutt'altre di quel che sono.

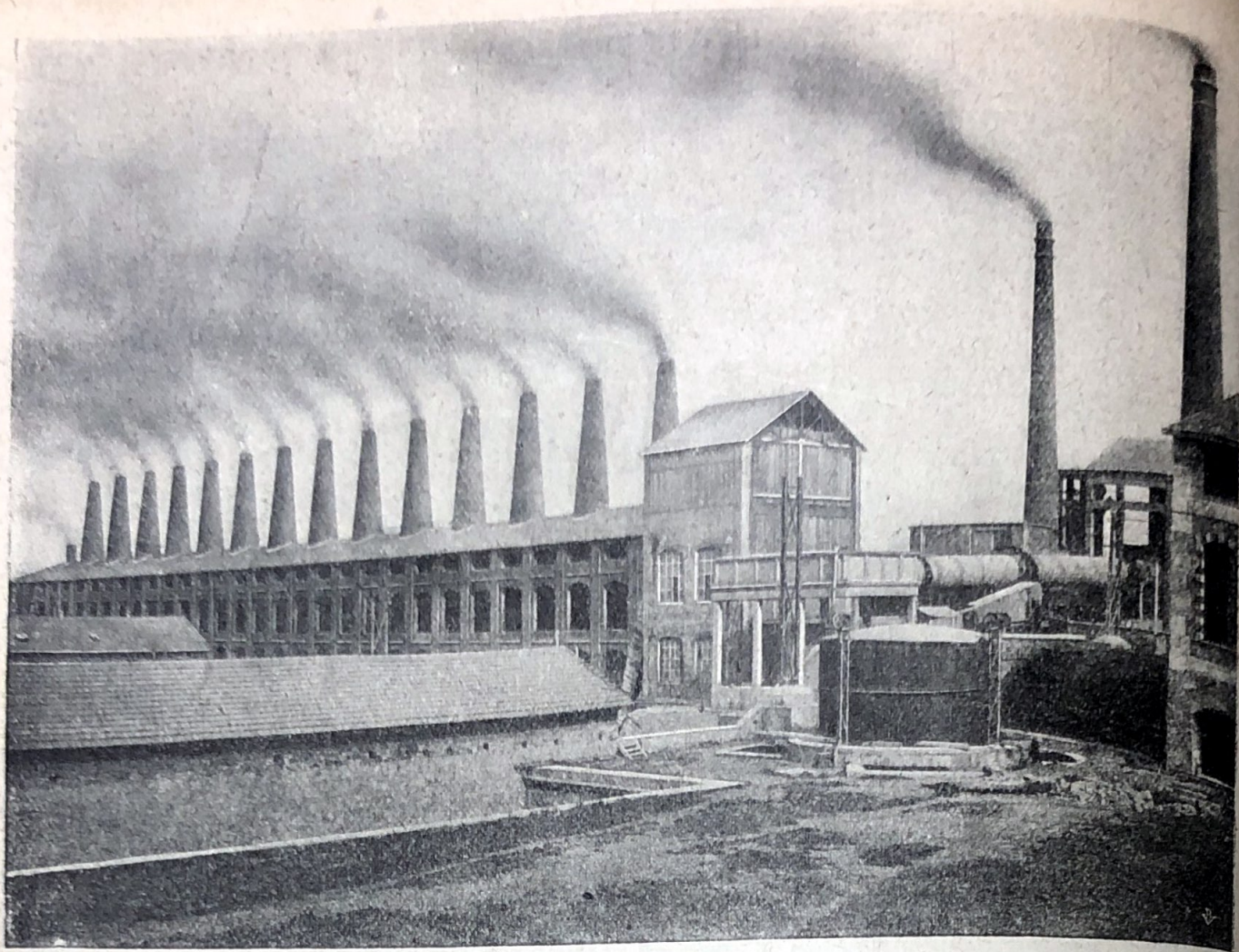
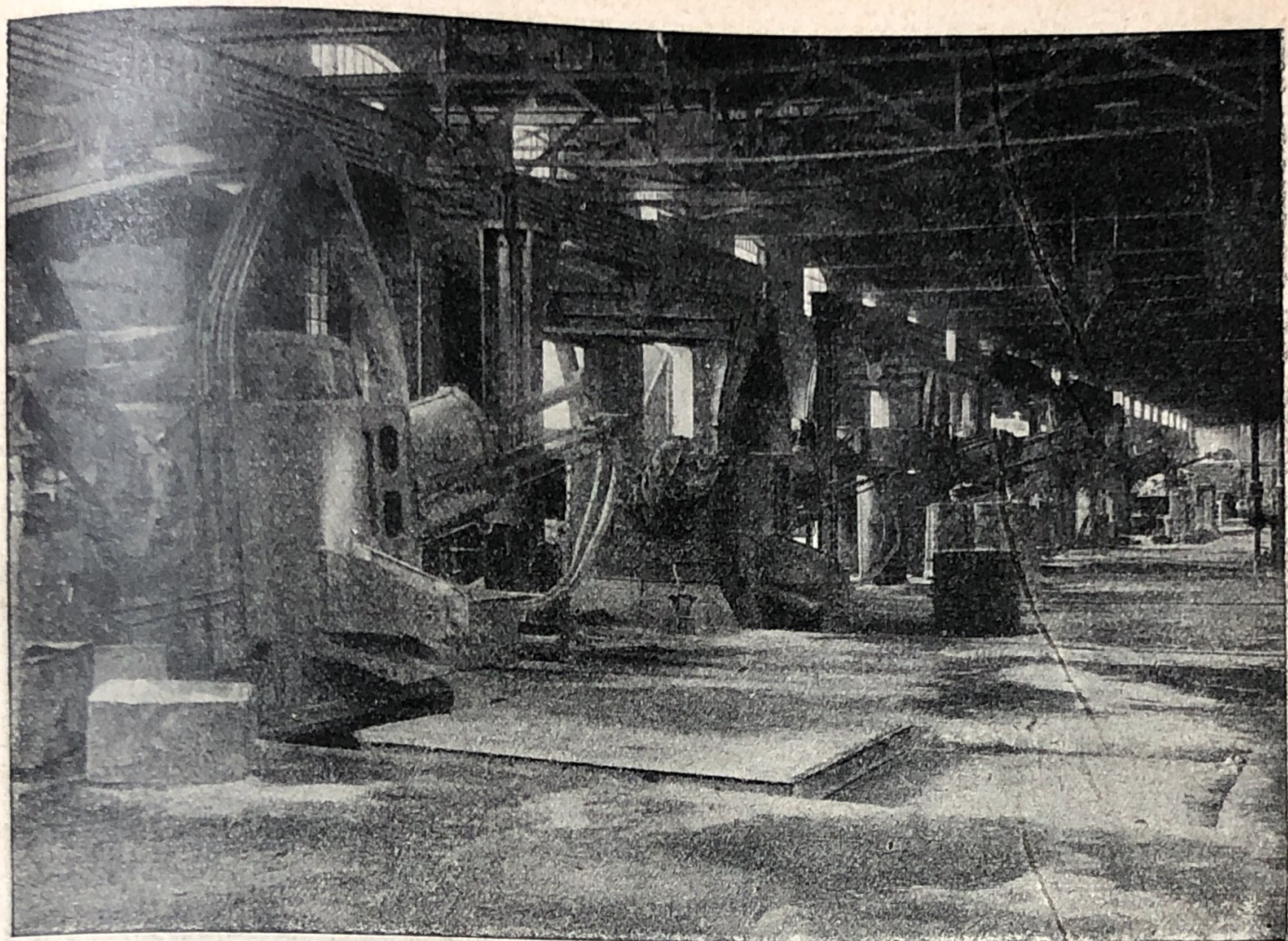
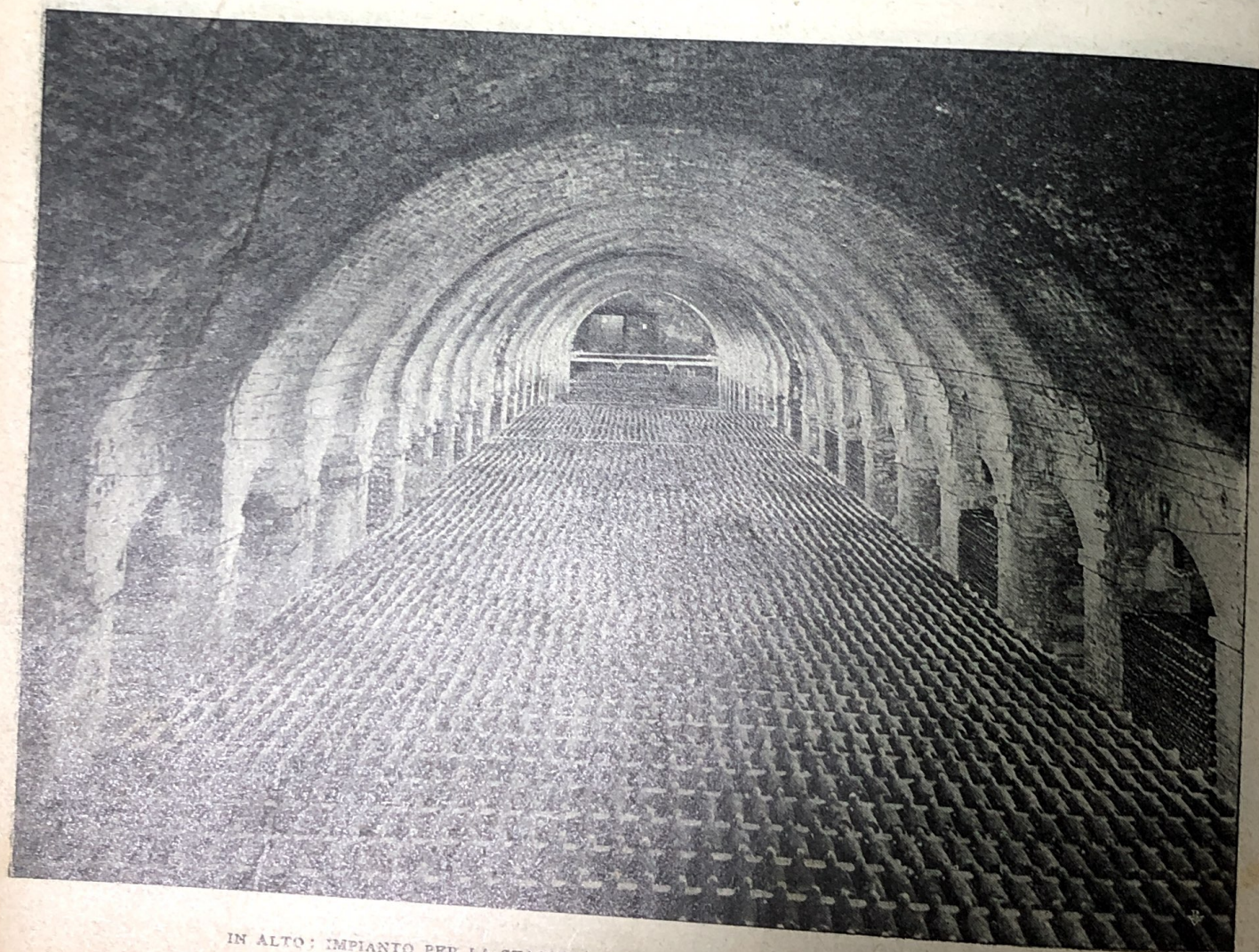
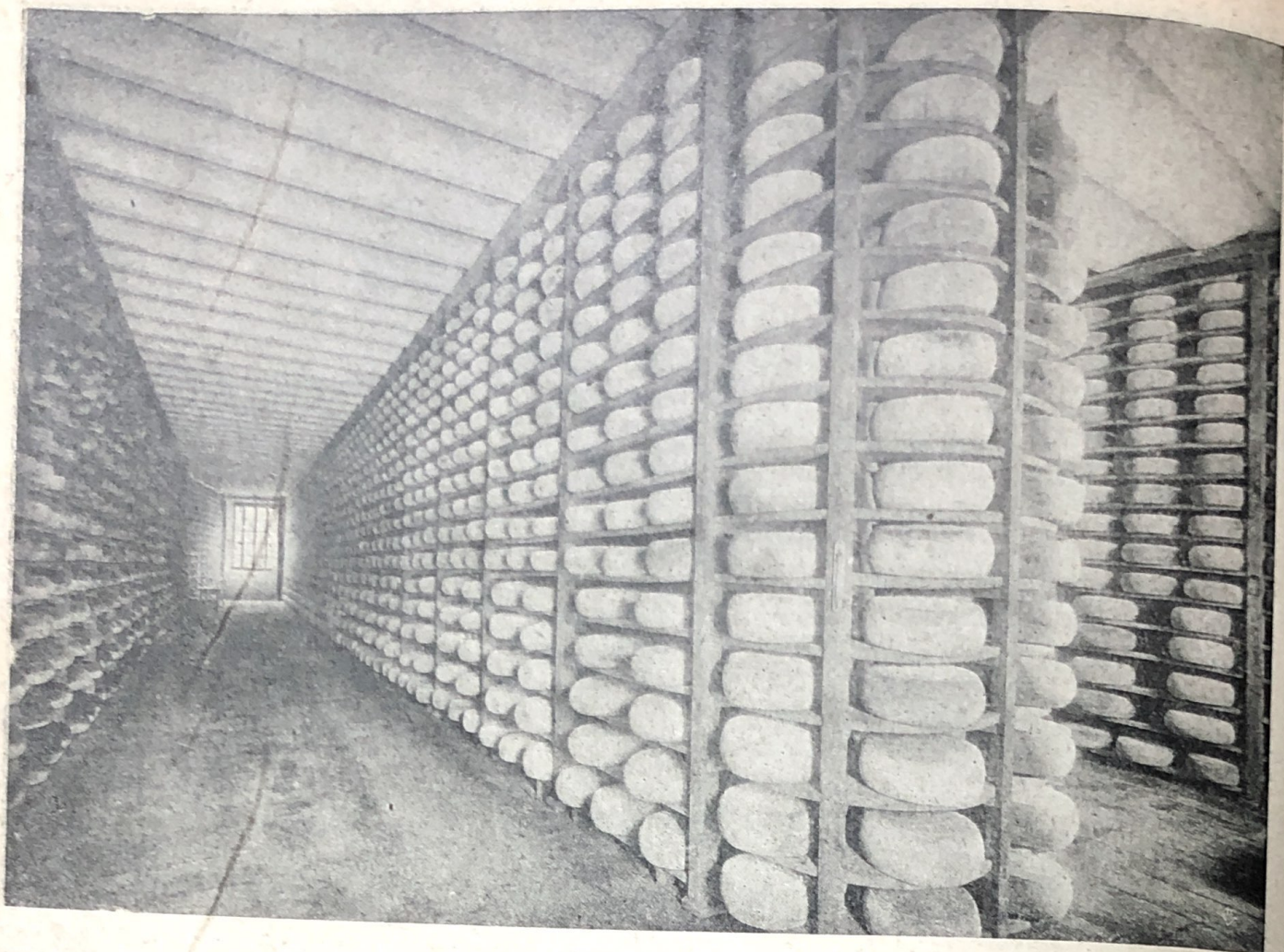
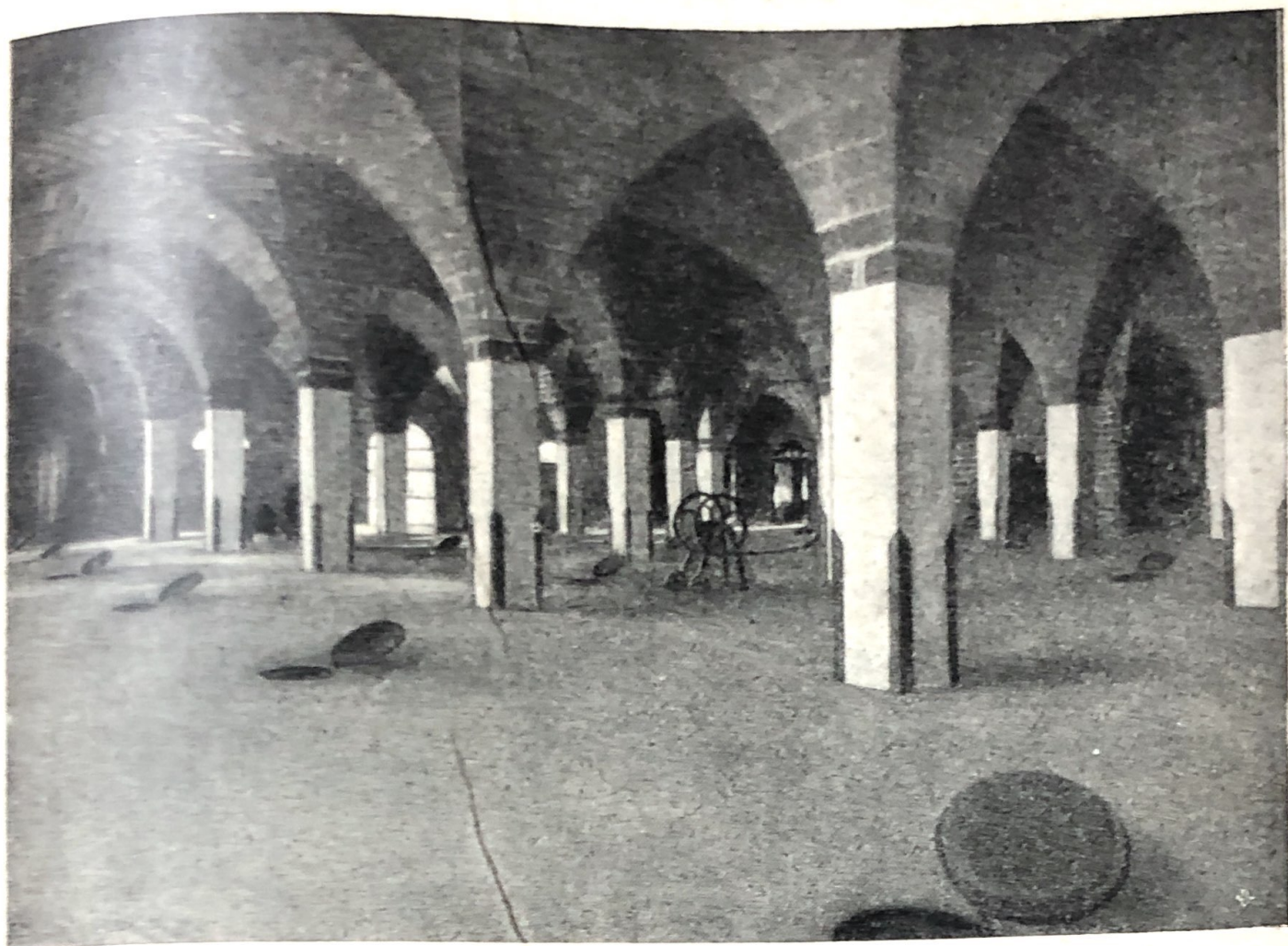
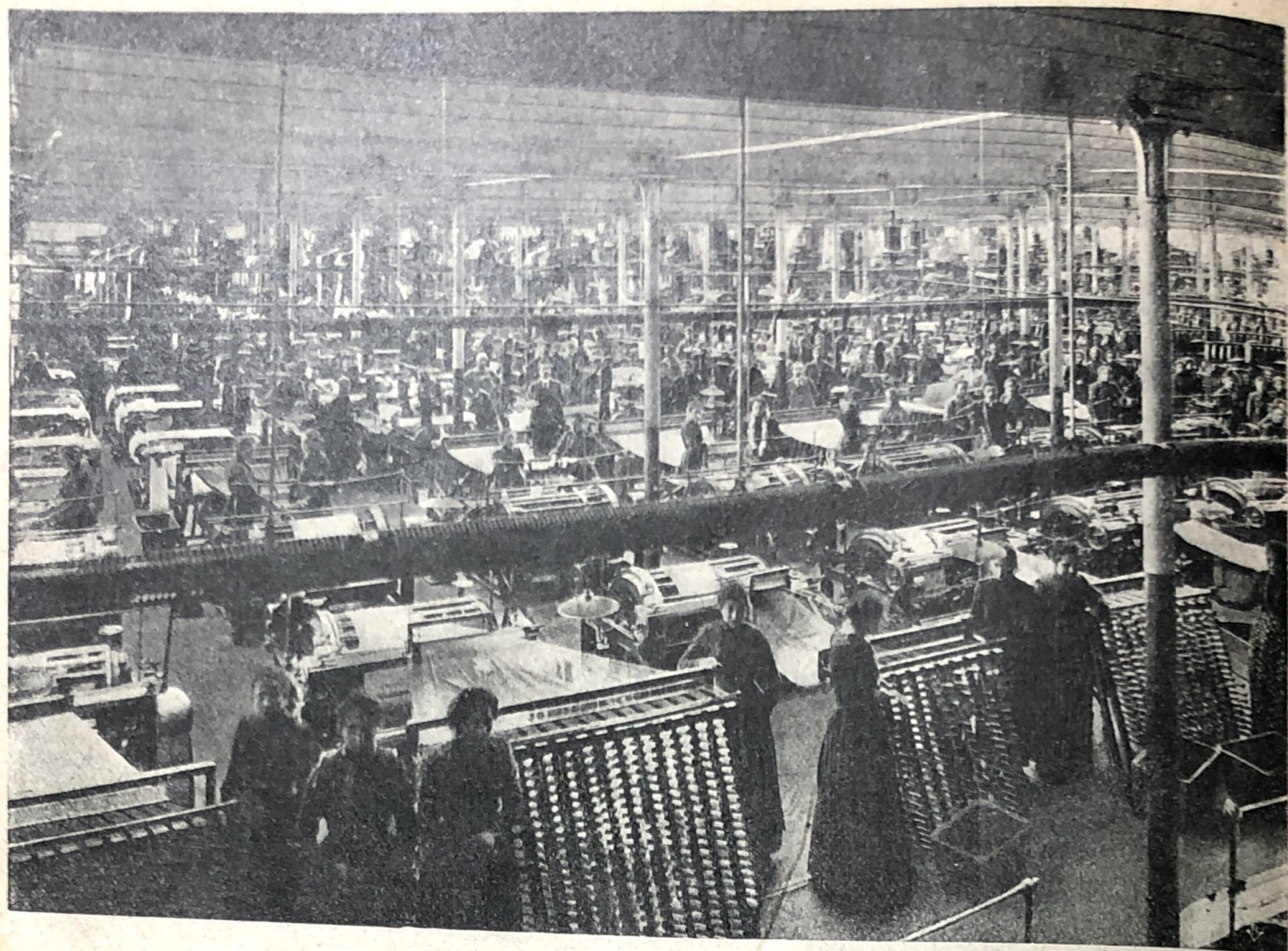
Una mano d'artista, oltre che un intelletto di competente, ha presieduto alla cernita e all'esecuzione. Ogni pesantezza è sparita entro i lievi contorni cinquecenteschi azzurri; la suggestiva grandiosità degli impianti in cui le macchine colossali o la fuga dei capannoni adombrano impegni di milioni e diecine di milioni dà un'impressione di ricchezza che s' intona alla presentazione grafica sostanzialmente signorile ma schiva da ogni esuberanza.

Chi scrive qui ha l'abitudine della industria e vive nell'ambiente italiano che ne è più saturo, Milano. E nondimeno i due volumi colpiscono come una rivelazione. Un senso di meraviglia inattesa nasce e si fortifica dalla serie di fotografie di cui ciascuna è soltanto un esponente, un campione, un episodio fra cento altri di industrie similari esistenti. In verità è l'orgoglio che si erge, sentimento legittimo, da questa rassegna.

Così il Credito Italiano, che fecondò tante iniziative, ha creduto, riassumendole, di far presente — con indicazione silenziosa ma eloquente — l'opera di collaborazione propria di un venticinquennio « nel divenire dell'economia nazionale ».

Nella espressione grafica delle industrie paesane noi raccogliamo qui dodici piccole figurazioni in guisa di saggio. Esse parlano da sè con eloquenza in quanto siano considerate come indice di tutte le altre: piccole unità di un totale formidabile.

Lo spazio ci vieta di assurgere qui dall'analisi che con queste figure il Credito Italiano fa delle industrie nostre nel suo secondo volume, alla sintesi offerta dai diagrammi del primo. Ma questa la riserviamo al prossimo fascicolo delle *Vie d'Italia*.

L. V. BERTARELLI.

IN ALTO: FABBRICA DI CEMENTO CON FORNO ROTANTE (CIVITAVECCHIA).
IN BASSO: MOLINO A CILINDRI NELLA LAGUNA VENETA.

IN ALTO: FORNI ELETTRICI PER LA PREPARAZIONE DELL'ACCIAIO (MILANO).
IN BASSO: LA METALLURGIA DEL RAME - UNA FONDERIA (BARGA IN TOSCANA).

IN ALTO: IMPIANTO PER LA STAGIONATURA DEL FORMAGGIO A CORSICO (MILANO).
IN BASSO: UN DEPOSITO DI VINI PREGIATI IN PIEMONTE.

IN ALTO: SALONE CON VASCHE IN CEMENTO VETRATE PER DEPOSITO VINI, NEL LECCESE.
IN BASSO: CORSIA DI FORNI IN UNA RAFFINERIA DI ZOLFO (CATANIA).

IN ALTO: ORDITOI E TELAI DI UNO STABILIMENTO SERICO (COMO).
IN BASSO: LAVORAZIONE LENTI IN UNO STABILIMENTO DI STRUMENTI SCIENTIFICI E DI PRECISIONE (SESTRI PONENTE).

LA LINEA DI NAVIGAZIONE NAPOLI-PALERMO

L'ALLACCIAMENTO fra le due grandi metropoli del mezzogiorno italico — Napoli e Palermo — avviene per via di terra a mezzo della linea ferroviaria che segue l'immenso arco montuoso del Tirreno per le coste Calabre e Sicule; e certamente il lungo viaggio di circa venti ore, quantunque allietato dalla vista del mare, e gradevolmente ravvivato dal continuo avvicendarsi delle accidentalità del litorale, stanca ed affatica; ma chi scelga invece il tragitto per mare godrà gli inestimabili benefici di tale preferenza.

La linea di navigazione Napoli-Palermo si attiene alla corda di quel grande arco coprendo una distanza di 169 miglia geografiche marine (313 chilometri circa) così che la durata del viaggio per mare si riduce attualmente ad ore 13.

Ma la pur tanto apprezzabile economia di tempo, è anche accresciuta dalla somma di considerevoli comodità ed agi che offre il passaggio con il piroscafo, e per il diletto che viene dallo spettacolo dei panorami alla partenza ed all'arrivo.

Ed invero la parola non potrà mai abbastanza esprimere tutta la gioiosa magnificenza del Golfo di Napoli: lo sviluppo grandioso di tutta la metropoli in vista, l'elegante profilo del Vesuvio ed alle sue basi l'incessante teoria di città minori e di paesi lungo la costa, la verde e ridente penisola di Posillipo, Capri immersa nell'azzurro del mare e del cielo; un insieme stupefacente che non dileguerà dalla memoria di chi abbia avuto la ventura di ammirarlo.

Per quanto diversa nelle sue caratteristiche, non meno profonda è la impressione che riceve chi s'avvicina a Palermo; alta ed accidentata la costa a profili strani e bizzarri, individuata nel mezzo dell'aspro e grandioso massiccio del Monte Pellegrino, il bianco manto della città stesa a' suoi piedi e troneggiata dalla mole superba del suo massimo teatro.

Il benessere che con così lieti auspici accompagna il viaggiatore fidente e sicuro dalla partenza all'arrivo non è in piccola parte dovuto alla costruzione, agli adattamenti ed alle organizzazioni dei servizi dei piroscafi per quella linea provveduti dalla Amministrazione di Stato.

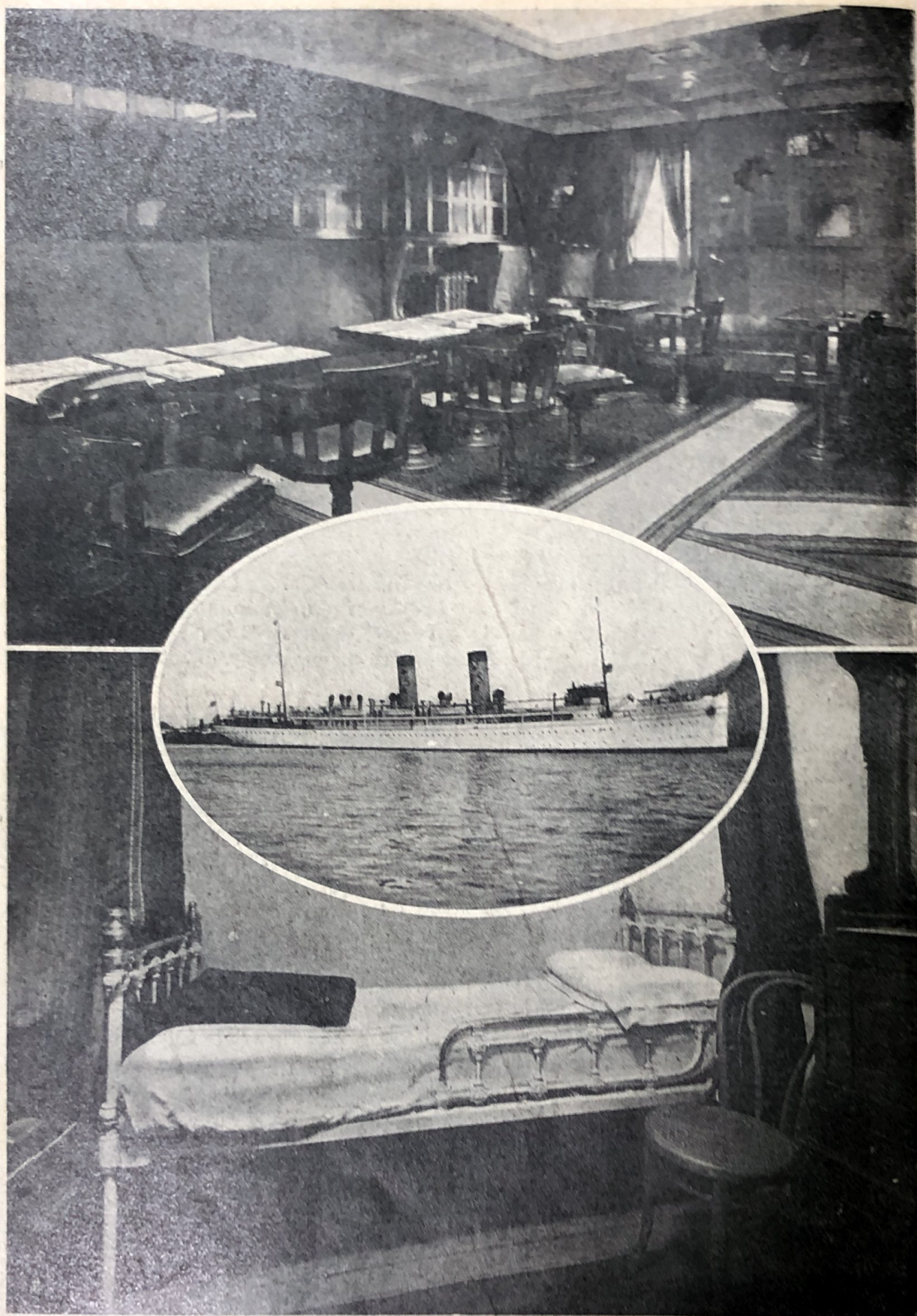
In passato ne aveva l'esercizio la Navigazione Generale Italiana dalla quale — per disposizione di legge — passò il 1° luglio 1910 alla diretta gestione da parte dello Stato, che provvide alla costruzione di quattro grandi piroscafi per il servizio di quella linea: *Città di Palermo; Città di Catania; Città di Siracusa; Città di Messina*.

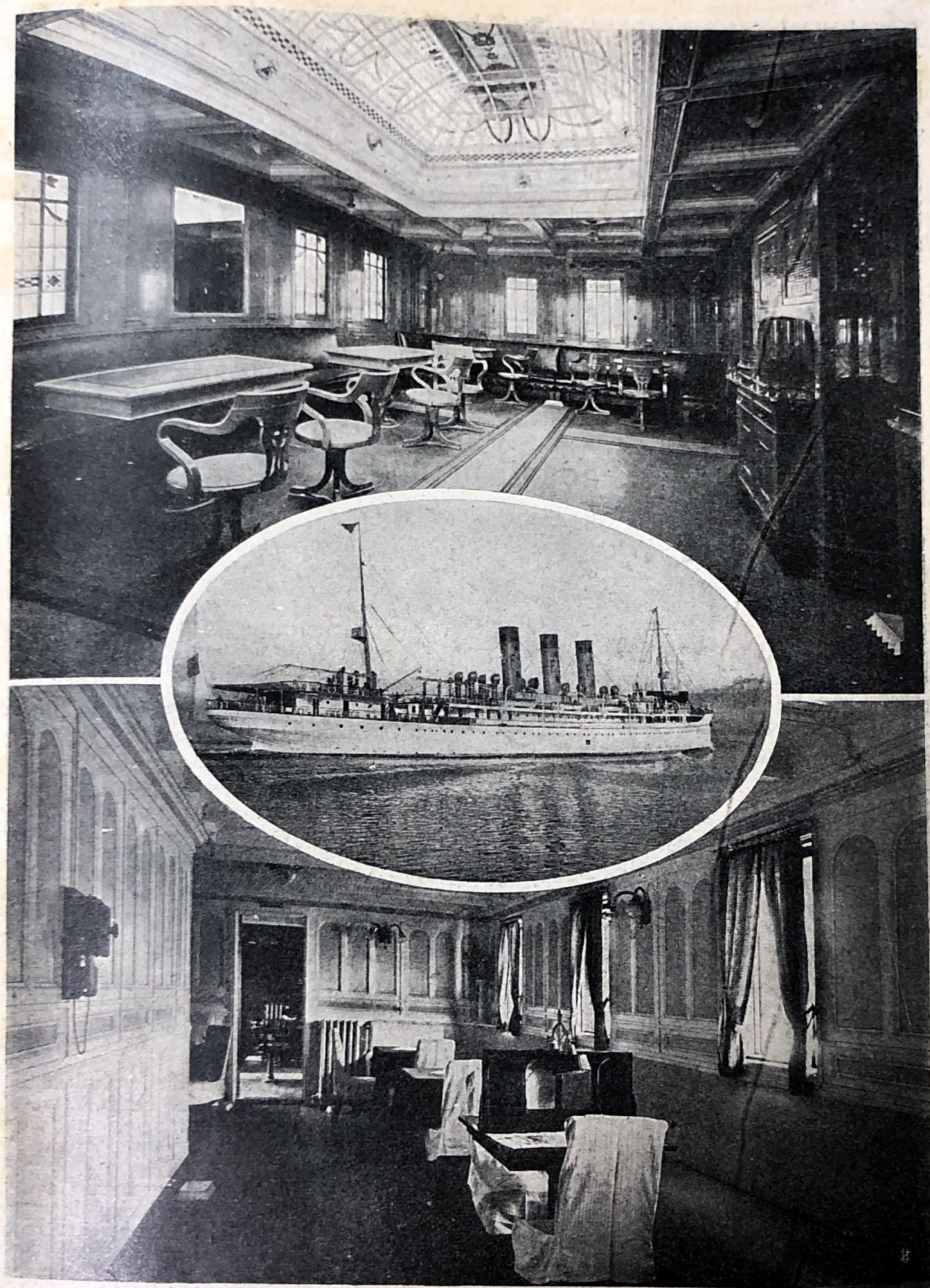
Il miglioramento attuato col materiale galleggiante costruito per il nuovo esercizio recò, fra altri e molto sensibili vantaggi, quello della abbreviazione notevole di durata della traversata, e, come si è accennato, la maggior disponibilità e comodità di posti per viaggiatori di tutte le classi. La sistemazione di comodi orari permise sempre più rapide comunicazioni che agevolarono il commercio ed il trasporto di prodotti alimentari di facile deperimento.

Durante la guerra quelle quattro unità navali, che, con previdente concetto, erano state costruite in modo da poter servire all'occorrenza quali incrociatori ausiliari, furono effettivamente adibite a tale scopo in servizii della Marina da Guerra.

In seguito a tale fatto fu totalmente sospeso il servizio della linea postale Napoli-Palermo. Ed ancor più fu danneggiato il servizio per la perdita, avvenuta per cause belliche, dei due piroscafi *Città di Palermo* e *Città di Messina*.

Dopo la vittoria e quando la navigabilità dei nostri mari rientrò in condizioni normali, si diede subito opera per facilitare il ripristino di quella linea di così riconosciuta utilità pensando anzi a migliorarne ed accrescerne le possibilità di funzionamento. Oggidì ferve il lavoro nei cantieri del R. Arsenale di Spezia per la costruzione, che potrà essere ultimata per la fine dell'anno venturo, di due piroscafi in sostituzione dei due che andarono perduti; essi ne riprenderanno il nome, ma avranno caratteristiche di maggior ampiezza, sì da poter trasportare un maggior numero di persone e maggior quantità di merci.

Mentre i due piroscafi perduti erano lunghi m. 110,80 e larghi m. 12,77, con una staz-

LINEA CELERE MARITTIMA NAPOLI-PALERMO.

AL CENTRO: IL PIROSCAFO "CITTÀ DI CATANIA". — IN ALTO: UNA SALA DI LETTURA.
IN BASSO: INTERNO DI UNA CABINA DI PRIMA CLASSE.

LINEA CELERE MARITTIMA NAPOLI-PALERMO.

AL CENTRO: IL PIROSCAFO "CITTÀ DI SIRACUSA". — IN ALTO: SALA DA PRANZO.
IN BASSO: SALOTTINO DI LETTURA.

za lorda di 3450 tonnellate e netta di 1030, quelli in costruzione misureranno rispettivamente in lunghezza m. 121,22, in larghezza m. 14,93, con stazza lorda e netta proporzionalmente aumentate.

I nuovi piroscafi — accogliendo una proposta del Direttore dell'ENIT — saranno dotati di mezzi per il comodo imbarco e trasporto di automobili; e siccome per le loro macchine è stato previsto l'impiego di combustibile liquido, così nei due porti capolinea Napoli e Palermo saranno installati depositi di nafta.

Certo è, e ci pare utile che il pubblico lo sappia, che per le sempre maggiori esigenze in fatto di alloggi del personale navigante si dovettero introdurre restrizioni sulla distribuzione degli alloggi dei passeggeri di classe, sì che, pur essendo stata considerevolmente aumentata la potenzialità numerica dei posti che si eleverà a 65 per la prima classe, a 170 per la seconda, ed a 330 per la terza, ne sarà diminuito il numero delle cabine ad un solo posto.

Ricomposta convenientemente la flottiglia della linea ne seguirà senza dubbio il maggiore sviluppo dei traffici e del movimento di viaggiatori con vantaggio materiale e morale della nazione.

Cap. SEBASTIANO VIANELLO.

A proposito di recenti manifestazioni aviatorie.

Il 19 giugno, come è noto, si è disputata la Coppa Baracca sul percorso Ravenna-Bologna-Trento-Aviano-Trieste-Pola-Fiume-Aiello-Venezia-Ravenna (km. 1000).

La gara vide in lizza 21 apparecchi concorrenti distinti in varie categorie a seconda delle diverse velocità di collaudo. Di essi solo 5 effettuarono l'intero percorso. Percentuale davvero ben modesta.

Le cause principali di questo risultato poco brillante sono due: la deficiente manutenzione degli aeroplani e dei motori e le avverse condizioni atmosferiche. La prima di tali cause è da imputarsi alla crisi in cui versa sin dall'armistizio la nostra aviazione: hangars in cattivo stato di manutenzione, deficienza numerica nel personale specializzato delle nostre squadriglie, capacità limitata dei motoristi e montatori per la brevità della ferma e per la impossibilità di tenere un sufficiente numero di operai d'aviazione borghesi.

La seconda causa mise a dura prova l'abilità, il coraggio, la resistenza fisica degli ottimi piloti concorrenti.

Lungo tutta la rotta nubi basse, pioggia dirotta, visibilità cattiva. Nel tratto alpino i concorrenti dovettero navigare a poche decine di metri sul fondo della Val Lagarina e della Val Sugana fra le pareti montane, essendo tutti i valichi e tutte le cime completamente avvolti nelle nubi.

Non è da credersi che non si conoscessero prima della partenza le condizioni atmosferiche lungo la rotta. Al contrario, il servizio aerologico era stato organizzato in modo inappuntabile quale a nessuna gara presso nazioni estere fu mai organizzato.

Erano state poste sul percorso ben 12 stazioni aerologiche tutte usufruenti di apparecchi R. T. per trasmettere i bollettini.

La sera del 18 giugno per le ore 21 si ebbero al campo di Ravenna i dati atmosferici corrispondenti alle osservazioni e ai lanci delle ore 19. Inoltre alle 19 giunse, sempre per radiotelegrafia, il bollettino generale della situazione isobarica d'Europa e il presagio per l'indomani, presagio che notificava la fortissima probabilità di annuvolamento e pioggia. Al mattino fra le 5 e le 6.30 giunsero successivamente tutti i bollettini delle stazioni aerologiche che venivano al loro arrivo affissi su una grande tabella da segnalazioni visibile anche a distanza sul campo.

La partenza del primo degli aeroplani concorrenti avvenne alle 7 e minuti. La gara si svolse ugualmente, funestata da una disgrazia mortale.

Un'altra manifestazione aviatoria svoltasi in primavera ebbe pure risultati scarsi e fu ricca di incidenti: il meeting di Monaco.

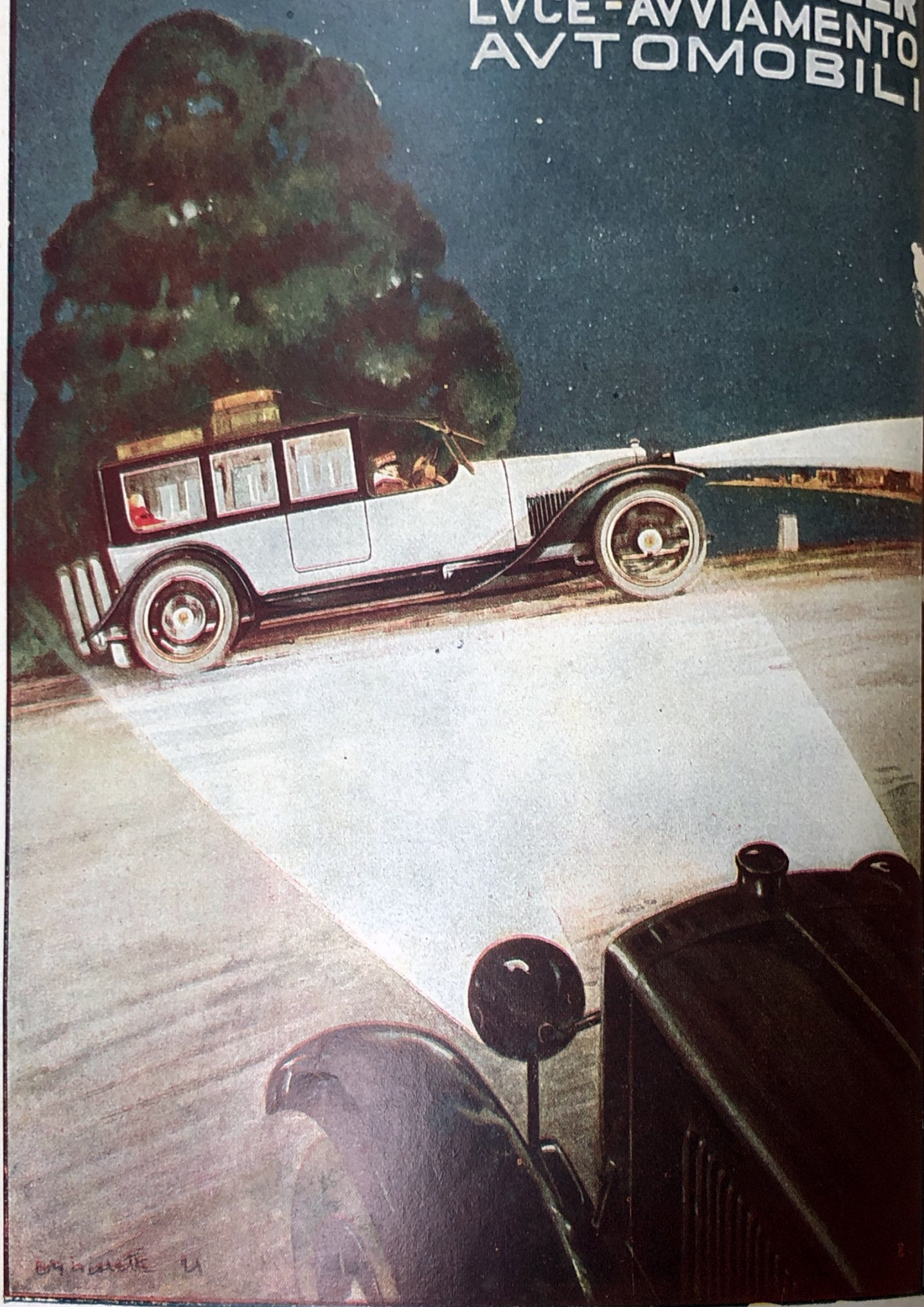
Oltre la cattiva organizzazione, la scarsa partecipazione, la affrettata preparazione delle Ditte concorrenti, influirono moltissimo sull'insuccesso le condizioni del cielo e del mare.

Le gare ebbero luogo come negli anni scorsi in un mese ventoso in cui il mare è spesso mosso, e per la situazione orografica di Monaco spesso il tempo vi è contrario.

A chi scrive pare che se in guerra o per un servizio statale importante ed urgente si deve saper lottare e vincere le avverse condizioni atmosferiche, ciò non solo non sia necessario, ma sia dannoso pretendere nelle manifestazioni dello sport e del turismo aereo.

Il pubblico che vede partire per una corsa una folla di aeroplani e ne vede tornare pochissimi, che apprende che lungo il percorso vi fu chi atterrò, chi cadde perdendo la vita, si forma la convinzione che il volo sia un pericolo e la regolarità dei viaggi aerei un mito.

Se lo scopo unico che si prefiggono gli Enti che organizzano le gare aeree è celebrare una data e richiamare forestieri, ossia uno scopo eminentemente storico e di interesse locale, sta bene, ma se si vuole far sì che le gare siano vera, forte propaganda per il volo, allora i criteri organizzativi debbono essere ben più completi, ben più severi e coscienziosi. (*f. p.*).

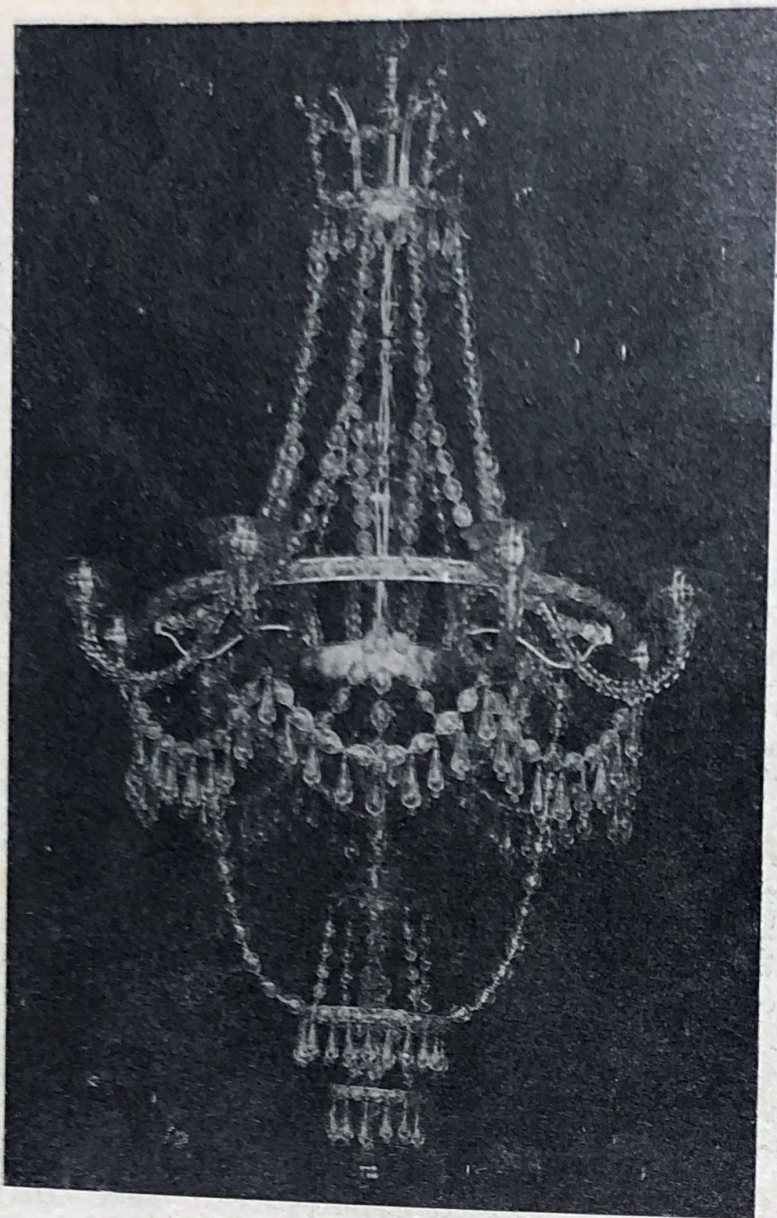
ACCVMVLATORI
HENSEMBERGER
LVCE-AVVIAMENTO
AVTOMOBILI

VETRI SOFFIATI DI MURANO.

LE INDUSTRIE ARTISTICHE ITALIANE

I VETRI DI MURANO

L'ARTE del vetro ha suscitato sempre un grande fascino. Dinanzi alle iridescenze mirabili di colore, ai miracoli sorprendenti di leggerezza, alle eleganze squisite di fantastica leggiadria, ogni elogio prorompe pieno di entusiasmo e di ammirazione per l'artefice che ha saputo creare oggetti di così pura bellezza! Ne è il creatore, quasi sempre, un umile artiere, un semplice e rude paesano che molto spesso non ha mai varcato i confini della sua isola, di Murano, silenziosa terra leggendaria del vetro e del fuoco.

Con una semplice canna di ferro il maestro vetraio toglie dalle « padelle » infuocate, immerse nella fornace ardente, un bolo di pasta vitrea, incandescente, amorfa; non ha dinanzi a sè alcun modello; nessuna norma di segno lo soccorre nella creazione, a cui si accinge: solo gli occhi della fantasia e la destrezza della mano lo guidano e lo aiutano. Egli ha quasi nel suo gesto e nel silenzio che si accompagna ad ogni suo atto qualche cosa di solenne e di ieratico. Porta la lunga canna alla bocca e sotto lo sforzo dei suoi polmoni, al solito che egli sa regolare nella direzione e nell'intensità, la pasta vitrea si gonfia, si incurva, si dilata, prende la forma voluta; una spatola ed una pinza (la « borsella ») sono i soli strumenti di cui si serve, con cui stringe, schiaccia, pizzica, appiattisce, incurva, contorce il vetro molle, infuocato. Ma l'opera di creazione è lunga, multiforme, paziente; la pasta vitrea tolta dalla fornace concede breve tempo allo artefice per plasmarla; innumerevoli volte è necessario che successivamente la piccola opera mirabile, che nasce e cresce e prende forma e colore sotto lo sguardo attonito di chi vi assiste, venga accostata al calore della fornace; inoltre paste vitree di altro colore è necessario aggiungere, accostare, saldare insieme, a che l'oggetto prenda la foggia voluta; e ancora perchè il vetro acquisti quella speciale iridescenza « l'intonazione vecchia », come si dice, del caratteristico verde ed azzurro chiaro, è necessario che l'oggetto sia fatto passare entro il fumo di speciali preparati; e così attraverso molte e minuziose, ma indispensabili, operazioni, la piccola opera d'arte esce perfetta nella sua eleganza, dalle mani del maestro ed è ripo-

VITTORIO ZECCHIN: PIATTO CON DECORAZIONI A SMALTI ED ORO.

FRATELLI TOSO, MURANO: LAMPADARIO IN VETRO.

sta, insieme a tutto il lavoro della giornata entro la lunga galleria di raffreddamento, « l'ara », come è chiamata in gergo tecnico, prima di lasciare la fabbrica fumosa.

L'elogio del vetro ha dato materia di ispirazione squisita a pagine mirabili di celebri scrittori, come ha fatto sussultare di ammirazione e di sorpresa piccole anime di curiosi e di umili, attoniti dinanzi a tali miracoli di abilità e di fantasia.

Murano è perciò meta costante di chi visita Venezia; non v'è chi non si spinga fino all'isola solitaria e ridente, che la fama tradizionale dei suoi vetri ha reso tanto celebre nel mondo: anche oggi, come da secoli e secoli, a traverso periodi di maggior sviluppo e anni di sosta, di decadenza e di totale abbandono, l'arte del vetro dà singolare e caratteristica fisionomia a tutta la vita di Murano. Anche oggi quasi tutta la popolazione abile (duemila e più operai su cinquemila abitanti che conta l'isola) è occupata nella sua arte tradizionale, che ora, dopo la guerra si prepara a rifiorire sotto impulsi nuovi. È la tradizione che permane e rinverdisce e risorge imperitura e rinnovata nei Muranesi, che si tramanda e si perpetua nelle famiglie di padre in figlio e di cui ogni buon maestro dell'isola sente tutto l'orgoglio e tutta la fierezza.

Entrano nella fabbrica a dieci, undici anni e in poco tempo raggiungono una abilità che sorprende. Un artista di indiscusso valore, di vivida fantasia, assimilatore portentoso di ogni tecnica e di ogni lavoro, gioielliere ed intagliatore, scultore e ceramista, Hans Lerche, morto di recente, venuto a dimorare a bella posta nell'isola, per acquistare dimestichezza e abilità nell'arte vetraria, dopo mesi e mesi di tentativi, finì per gettare da un lato sfiduciato la canna, deciso a non ritentare più oltre la prova.

È avvenuto invece, verso la metà dell'ottocento, dopo un periodo di completo abbandono, quando a Murano da più di una generazione non si fabbricava più un solo vetro artistico che, sotto la guida e l'entusiasmo tenace di Antonio Salviati, inesperti artieri, riprendessero l'arte dimenticata e in pochi mesi acquistassero di per sè, come per virtù atavica risvegliatasi quasi per portento, quell'abilità e quella destrezza che potevano sembrare privilegio irraggiungibile di tempi passati. Potrebbe ciò sembrare inverosimile, ma la realtà dei fatti e le notizie tramandate, ci dimostrano quanto possa nell'esercizio di ogni arte paesana, la tradizione secolare e l'esperienza che si conserva e si raffina, così nella discendenza del sangue, come nel lavoro quotidiano di ogni ora.

Ben tutto ciò sapeva l'antica Signoria veneziana, che l'industria del vetro amò e protesse con ogni cura, come la *pupilla dei suoi occhi.*

Una delle prime più importanti notizie sull'esistenza dell'industria del vetro a Venezia

VETRI SOFFIATI DI MURANO, SEC. XVIII (MUSEO CORRER DI VENEZIA).

risale ad un trattato del 1277 fra il Doge Jacopo Contarini e il Principe d'Antiochia; trattato da cui si apprende come già in quel tempo fosse in pieno sviluppo nelle nostre lagune la lavorazione del vetro e che ci dà chiaro indizio delle relazioni che anche in questa industria esistevano fra Venezia e l'Oriente.

Sono altresì press'a poco dello stesso tempo: del 1289, del 1291 e 1292 le varie deliberazioni prese dal Maggior Consiglio perchè i diversi rami dell'industria del vetro fossero circoscritti a Murano ed allontanati per sicurezza dalla città; ciò che sta a dimostrare quanto larga fosse fin d'allora la produzione delle vetrerie veneziane, fra cui famosa era la specialità delle « margherite » ora conosciuta sotto il nome generico di « conterie »; queste perle multicolori di vetro e di smalto, imitazioni delle più ricercate pietre preziose, perle lisce od « a rosetta », lavorate « a canna » o « al lume della lucerna », creazione tutta muranese (sembra infatti che due isolani, un Miotti e un Birani abbiano nel XIII secolo per suggerimento di Marco Polo atteso per primi a quest'impresa), fin da quei tempi remoti venivano esportate soprattutto nell'Estremo Oriente, dopo che lo stesso Marco Polo, nei suoi famosi viaggi, aveva aperto quei lontani mercati ai commerci della sua patria.

Come tutte le altre svariate e numerose arti veneziane, anche questa del vetro era costituita in Corporazione ed aveva una sua matricola propria, la « Mariegola dei phioleri de Muran » che ancora si conserva; cioè lo Statuto dell'arte con le speciali disposizioni regolamentari e le relative suddivisioni delle varie categorie di artieri. Sono vicende secolari di vita che qui si compendiano dall'anno 1180, dall'emanazione della prima legge sull'industria del vetro, al 1806, all'ultimo decreto del Governo Italico, prima della definitiva soppressione delle Corporazioni.

Un Consiglio (il « Comparto ») con a capo il Gastaldo, formato di cinque membri sceiti fra i padroni e di quattro fra i maestri, costituiva ciò che ora chiamerebbesi un vero e proprio « Consiglio di fabbrica ». Il « Comparto » invigilava sul lavoro delle fabbriche; dirimeva le contese che potevano insorgere; raccoglieva le indicazioni sulla produzione annuale di ciascuna fabbrica e sulla mano d'opera impiegata; giudicava sull'abilità degli operai e sulla loro promozione alle varie categorie. Due dipendenti del « Comparto », i « Soprastanti » avevano diritto di entrare sia di giorno che di notte nelle fabbriche per constatare se tutto procedeva regolarmente.

Nè la Signoria Veneziana risparmiò da parte sua concessioni e repressioni per proteggere e sviluppare questa sua industria prediletta.

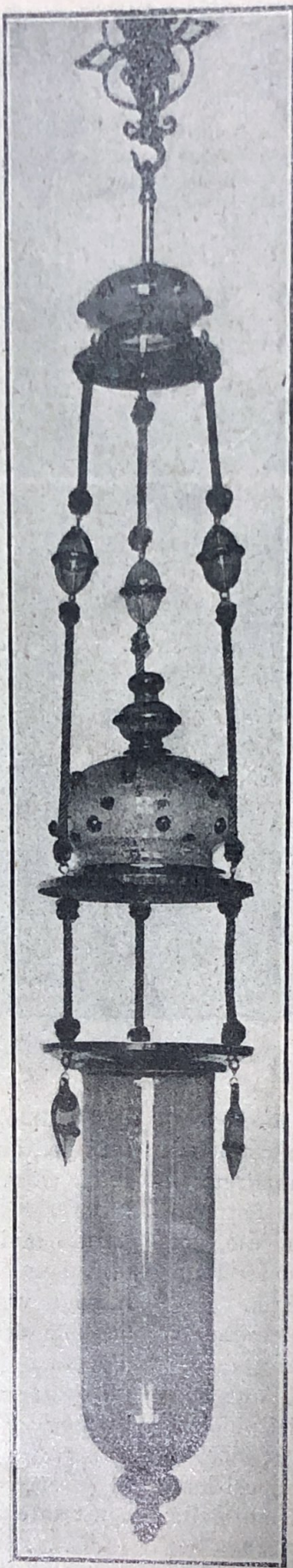
Il Governo di Venezia, così geloso e così rigido nel conservare le proprie prerogative, arrivò ad accordare all'isola di Murano, privi-

legi tali da cui è facile comprendere quanto a lui premesse di tener devoti e fedeli alla Repubblica i maestri famosi di questa arte invidiata ed insidiata.

Murano ottenne infatti un suo proprio Podestà, con Consiglio e Magistrati speciali; gli abitanti dell'isola finirono per esser considerati come cittadini originari di Venezia e come tali poterono aspirare a tutte le più alte cariche del Governo. Murano aveva pur essa un « Libro d'oro » per le famiglie originarie. Murano poteva far battere moneta alla Zecca di Venezia. Birri e polizia della Signoria non potevano approdare all'isola. Solo i figli di padrone e i capi operai potevano aprire nuove fabbriche.

E lo spirito aristocratico e l'alto orgoglio di casta dei Reggitori della Signoria Veneziana eransi piegati fino a concedere che le figlie dei maestri vetrai potessero sposare un patrizio veneziano conservando ai loro discendenti tutti i titoli ed i privilegi di nobiltà.

E quasi non bastasse, perfino nobili di Francia, Enrico III, di passaggio per Venezia diretto a Parigi per farsi incoronare Re, ebbe a creare personalmente nel 1574, alcuni fra i più provetti maestri del vetro.

Eppure nonostante questi privilegi e nonostante le pene più severe e più rigide, che arrivarono perfino alla confisca dei beni e alla minaccia di morte contro i maestri vetrai che abbandonassero l'isola per trapiantare l'arte in altre terre, Venezia non riuscì ad impedire che i segreti dell'arte famosa trasmigrassero presso altri popoli; fin dal XV secolo, dal periodo del più fiorente rigoglio dell'arte muranese del vetro, noi assistiamo di già a quell'emigrazione di maestri vetrai, che saltuaria ed eccezionale dapprima, andò crescendo col tempo.

FRATELLI TOSO, MURANO: LAMPADA IN VETRO (IMITAZIONE DEL XV SECOLO).

I nomi dei più famosi maestri muranesi, dei Barovier, dei Miotti, dei Luna noi troviamo sparsi per l'Europa; tuttavia ancora nel XVIII secolo, nonostante il decadimento profondo sotto cui si avviliva tutta la vita dell'estenuata Repubblica, l'arte vetraria conservò sempre in Murano la sua patria ideale.

Erano ben lontani certamente i tempi gloriosi del quattro e del cinquecento quando pure concezioni di bellezza trovavano in signorilità di forma e in squisita armonia di colori le più svariate ed impensate espressioni.

Coppe dal piede elegante e sottile, a vetro liscio e decorato di smalti bianchi o filettate d'oro; anfore leggere color dell'opale e dell'acqua marina, dal manico ricurvo e dal collo allungato, a filigrana, e « a ghiaccio », fiaschette dipinte a smalti e graffite ad oro (i famosi vetri « oglomises ») con stemmi nobiliari e figurazioni fantastiche; boccie rigonfie con manichi ritorti, curvati ed intrecciati, miracoli di abilità e di gusto; calici leggeri come fuscelli; reliquiari e piatti di gran lusso incisi e dipinti con i più begli smalti, con la più attraente eleganza e semplicità di linea; secchielli e vasi dalle forme strane e bizzarre, a lampade, e navicelle e animali uscivano a profusione dalle fabbriche in cui lavoravano a migliaia le maestranze, quando l'arte e il buon gusto fiorivano con serena schiettezza su dall'anima del più umile artiere.

Nè solo nei vetri soffiati e nelle « conterie », ma nei vetri incisi « alla ruota » e negli specchi, fu un tempo, nel settecento, in cui i Muranesi furono maestri al mondo.

La fragilità della materia oltre che l'azione del tempo, ha reso oggi ancor più rari e più preziosi gli esemplari superstiti; pochi, se si pensi all'infinita

I RATELLI BAROVIER: VASI IN PASTA VITREA COLORATA.

produzione prolungatasi per secoli e secoli e tanto più, perciò, ricercati nelle collezioni del mondo: Murano stessa ne possiede nel suo Museo Civico una notevole quantità.

In questi ultimi anni l'arte muranese si è ridestata; dopo il periodo di abbandono completo della prima metà dell'ottocento, dopo gli anni di rieducazione e di risveglio elaborato sugli antichi modelli, nuove vie si sono aperte, nuove prove si sono tentate non solo nel campo dell'arte, ma della tecnica e della industria.

I nuovi risultati della scienza e le importanti applicazioni industriali hanno segnato tutta una attività, nuova nel lavoro dell'isola. A Murano oggi non si fa più il solo vetro artistico; la patria dei celebri « soffiati » oggi coltiva ed asseconda con pari slancio ed audacia, da parte di intelligenti industriali, tutte le vie che le più recenti innovazioni tecniche ed industriali hanno aperto all'industria vetraria. Ciò che prima della guerra nel campo scientifico ed industriale si faceva altrove e soprattutto all'estero, oggi non è più segreto per i lavoratori dell'isola; i vetri neutri, i vetri speciali usati per gli strumenti delicatissimi della scienza e gli usi speciali della medicina, vengono preparati e confezionati da una Società quivi sorta appunto per la produzione dei « Vetri speciali »; nè la lavorazione delle stoviglie e del vasellame di vetro d'uso comune viene trascurata dall'industria muranese, ma una fabbrica « Le Cristallerie di Murano » vi attende in particolare, impiegando una grande massa di operai; la Società, veramente formidabile, delle « Conterie » che ha commerci in tutto il mondo, oltre che provvedere alla lavorazione di tutti i più svariati tipi di perle ed alla confezione di oggetti e di monili per l'abbigliamento della donna, di singolare buon gusto, ha testè provveduto all'impianto di un ricco gabinetto chimico per ogni esperienza tecnica e scientifica del vetro. Nè si è spenta del tutto la fabbricazione degli specchi: a Venezia due buone fabbriche, la Società Checchin e C. e la Ditta Maffioli e Mazzaro vi si sono specializzate, attendendo altresì alla legatura in piombo dei vetri e dei cristalli colorati.

Anche in questo campo quindi superando con fede e con amore ostacoli di ogni genere, oggi si lavora e si crea.

Ma accanto a questo sviluppo nuovo del lavoro industriale del vetro la bella tradizione isolana dell'arte vetraria non muore, nè si indugia in una sosta di attesa e di incertezza. Anche l'arte del vetro rifiorisce e con la sua rinascenza ritornano in onore i vecchi no-

VITTORIO ZECCHIN: COPPE CON DECORAZIONI A SMALTI ED ORO.

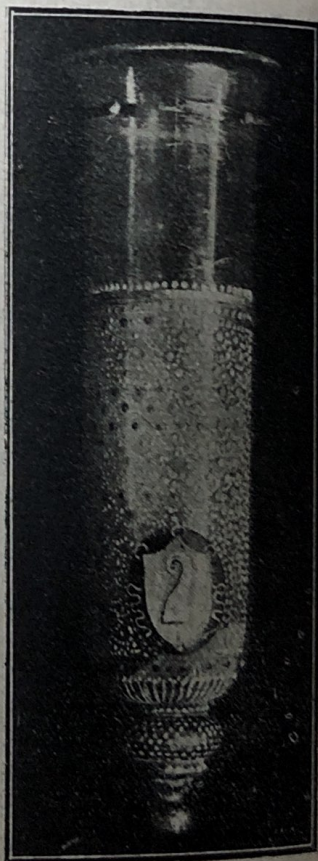
VETRI SOFFIATI DEL XVIII SECOLO (MUSEO CORRER DI VENEZIA).

mi delle famiglie muranesi: i Barovier riprendono l'antica fama; rielaborata la vecchia tecnica della « murrina » con applicazioni nuove, essi hanno saputo creare vetri in cui, in semplicità di forma, ride e scintilla la tavolozza più splendida e più audace di colore; dal bleu profondo del cielo al rosso di rubino, al bel giallo d'arancio, in accostamenti strani e fantastici di piante, di fiori, di animali, si presentano le più varie e ricche intonazioni di tinte; in trapassi delicatissimi, gemmei di acque marine, di viola teneri, di « fumée » iridescenti, si diluiscono come entro la trasparenza di uno specchio di acqua corpi evanescenti di animali marini o fiori di lago.

È tutta una gamma che va dai riflessi più tenui alle tinte più smaglianti, nelle intonazioni più ardite e più schiette, che i nuovi maestri dell'antico nome vanno provando ed ottenendo con ansioso amore e con tenace volontà.

E insieme ai Barovier, i Toso specialmente con i loro grandiosi lampadari e gli eleganti « cesendelli » ispirati a modelli quattrocenteschi, e i Ferro, e il vecchio e celebrato maestro Andrea Rioda, e la nuova Cooperativa della S. A. I. A. R. e la rinata Società Venezia-Murano hanno ripreso con nuova lena il lavoro non solo ispirandosi a vecchie formule, a schemi tradizionali, ma tentando forme nuove, nuove applicazioni e creazioni degne della fama di un tempo.

Ma non basta: non solo artieri e maestri provetti si cimentano con entusiasmo a nuove prove, ma artisti fra cui uno scultore ed un decoratore di famiglie di vetrai, Napoleone Martinuzzi e Vittorio Zecchin, per citare due nomi, entrambi di famiglie di vetrai, che nell'arte del vetro formarono la loro prima educazione, ritornano ora alla loro vecchia arte isolana, ideando e preparando con le loro mani opere di fine gusto e di lussuosa eleganza: l'incisione «a ruota» sul vetro e sullo specchio, la pittura a fuoco, il graffito in oro o in argento li attraggono e li seducono: coppe, piatti e vasi foggiati, incisi e decorati dalla mano esperta e dalla vivida fantasia di questi artisti già noti e lodati, rinverdiranno la fama e daranno nuovo splendore all'arte muranese.

E ancora, per ricordare una simpatica applicazione del vetro, che fu accolta con lieto successo alla Mostra Nazionale dell'Arte Sacra a Venezia, un architetto, Giuseppe Torres, viene preparando indovinati e caratteristici esemplari di vetrate formate di formelle di vetro pressato su modelli da lui ideati ed eseguiti, con fine gusto decorativo per composizione e colore. Così l'artista e l'artiere, l'ideatore e l'esecutore raccolti in un'unica persona faranno ritornare in onore queste speciali varietà

"CESENDELLO" (LAMPADA) SECOLO XV (MUSEO CORRER DI VENEZIA).

FRATELLI BAROVIER: VETRI SOFFIATI DI MURANO.

dell'arte del vetro con opere degne del buon nome antico.

L'isola ridente e tranquilla già popolosa e ricca di palazzi e di ville famose, viene preparando nel silenzio delle sue case e delle sue fabbriche, nel raccoglimento di nuove opere, nell'amore e nel lavoro dei suoi figli più cari, un rifiorire di vita e di bellezza.

GIULIO LORENZETTI.

PROMEMORIA PER TUTTI I SOCI DEL TOURING CLUB ITALIANO

Quota d'associazione:
Socio annuale: Italia e Colonie L. 10,10, Estero L. 12,10. I Soci nuovi devono aggiungere L. 2 per tassa d'iscrizione
Socio quinquennale: Italia e Colonie L. 50,10, Estero L. 60,10. I Soci nuovi devono aggiungere L. 2 per tassa d'iscrizione.
Socio vitalizio: Italia e Colonie L. 150,20, Estero L. 175,20
Socio Fondatore della Sede: Italia e Colonie L. 250,20, Estero L. 275,20

Abbonamento annuo alla Rivista del T. C. I. «Le Vie d'Italia» (fascicoli mensili di 120 pag., riccamente illustrati).
per i Soci: Italia e Colonie L. 12,10, Estero L. 20,—
per i non Soci » » 18,20 » » 26,—
Per il 1921 non si accolgono che abbonamenti per l'ultimo quadrimestre:
(Italia: Soci L. 4,10, non Soci L. 6,10.
Estero: » » 6,80, » » » 8,10).

Abbonamento annuo alla Rivista «La Sorgente»:
Italia e Colonie L. 6, Estero L. 7.
Per il 1921 si accettano abbonamenti semestrali al prezzo di L. 3,10.

Abbonamento annuo alla Rivista «Le Strade»:
Italia e Colonie L. 6, Estero L. 7. Per i Soci del T. C. I., Italia e Colonie L. 4, Estero L. 5; per i funzionari degli Uffici Tecnici aventi governo di strade L. 2,—.

Guida delle Tre Venezie del T. C. I.:
Concorso alle spese di raccomandazione e rilegatura dei due volumi (il primo in distribuzione ai Soci del 1920, il secondo a quelli del 1921) L. **7.50**, Estero L. 9,50.
I Soci nuovi del 1921 non hanno diritto all'invio gratuito del 1° volume; ne possono fare acquisto a L. 10, più L. 1 per la spedizione raccomandata; L. 12.— se all'Estero (da aggiungersi al concorso richiesto per il II Volume; in totale cioè: L. **14.75**, Estero L. 16,75).

Atlante Stradale del T. C. I.:
Il secondo fascicolo (di 8 fogli) si sta distribuendo *gratuitamente* ai Soci del 1921.

Cambio d'indirizzo: inviare L. 0,50. — **Duplicato della tessera**: inviare L. 1.—. **Rispedizione della tessera inviata a vidimare** (posta, busta, prestazione d'impiegati): inviare L. 1.— **Francobollo per la risposta:** Chi vuole, scrivendo all'Amministrazione, assicurarsi una risposta, unisca il francobollo necessario.

Indicare il numero della tessera ogni qualvolta ci si rivolga all'Amministrazione, sia per pagamenti sia per informazioni. Meglio ancora unire alla corrispondenza l'*indirizzo stampato* col quale si ricevono le pubblicazioni

Principali pubblicazioni in vendita ai Soci

Guida d'Italia del T. C. I.:
Piemonte, Lombardia, Canton Ticino (2 volumi) L. 12.—
Liguria, Toscana Sett., Emilia (2 volumi) . . . » 10.—
Sardegna (1 volume) . . . . » 4.—
Sicilia (1 volume) . . . . » 6.—
aggiungere L. 1,50 per la spedizione raccomandata di un volume e L. 2,50 per due o più volumi; Estero rispettivamente L. 2,— e 3,50.

Carta d'Italia coi nuovi confini al 1:1.250.000:
L. 5; aggiungere, per le spese di spedizione e d'imballaggio, L. 7 per il Regno; per l'Estero aggiungere le spese per il pacco postale a seconda del Paese di destinazione.

Carta d'Italia al 250.000:
Raccolta completa di 59 fogli L. 50, più L. 4 per la spedizione nel Regno; per l'Estero aggiungere le spese per il pacco postale a seconda del Paese di destinazione. Prezzo di ciascun foglio L. 1.— più L. 0,60 per le spese di spedizione. Indice di ciascun foglio L. 0,25 (spedizione L. 0,20). Indice generale L. 5 (spedizione L. 2 nel Regno, Estero L. 3,50).

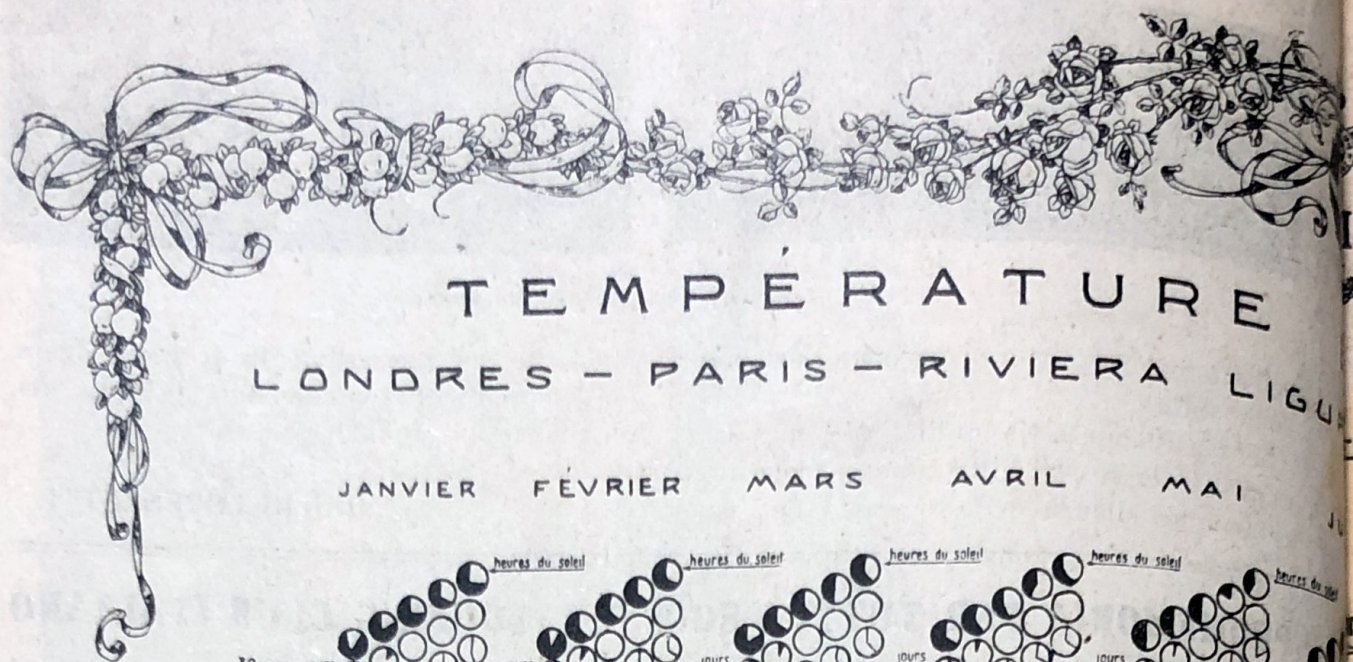
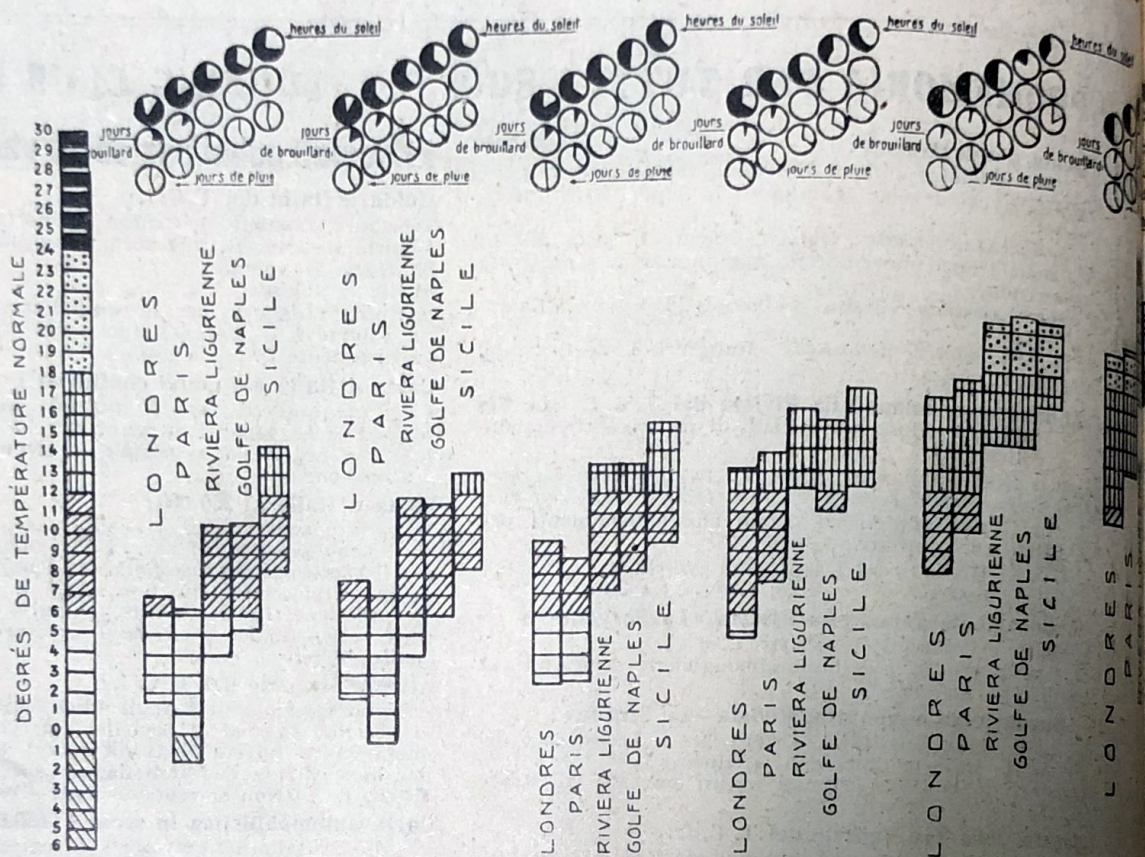
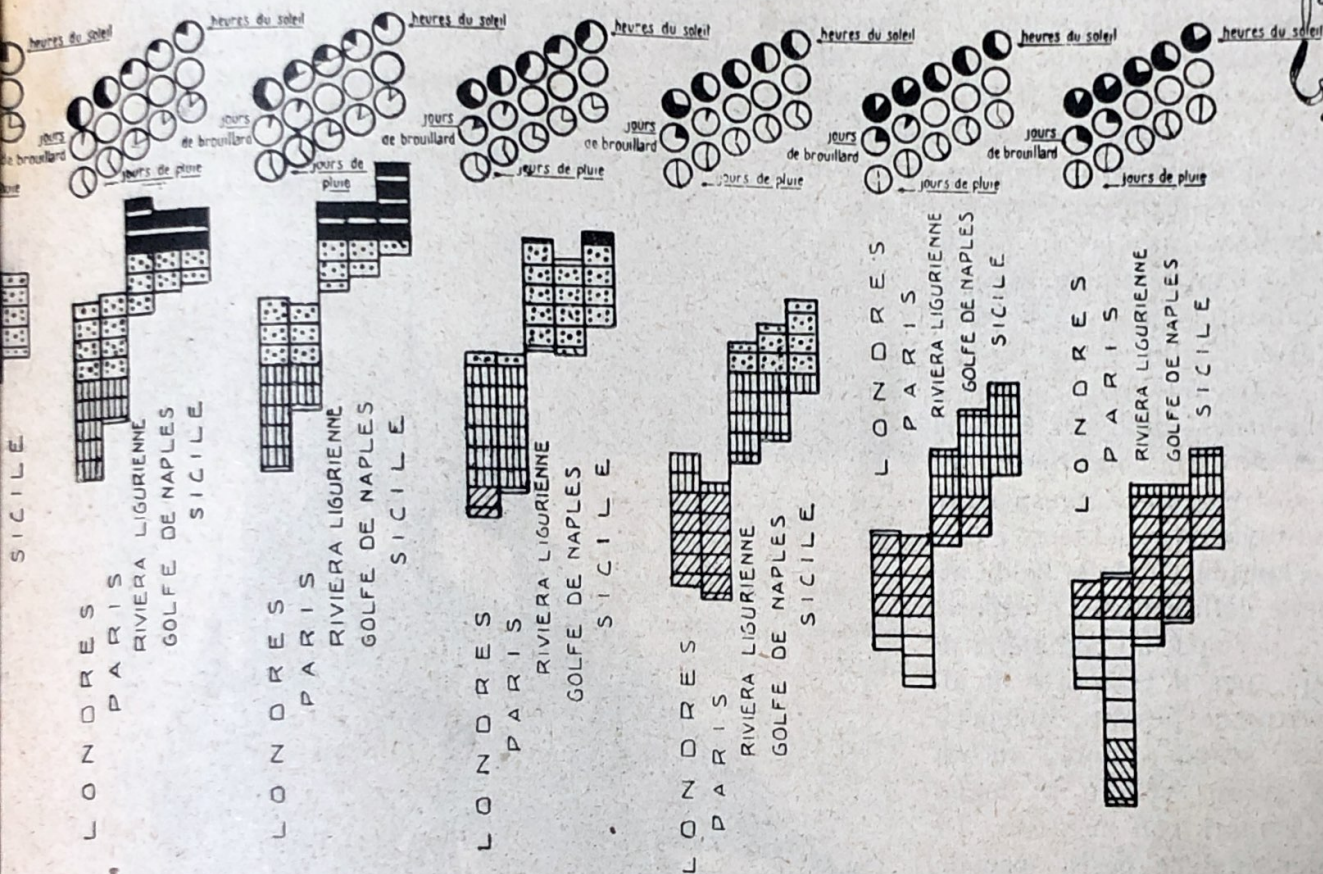
Atlante Stradale del T. C. I.:
Primo fascicolo di 8 fogli (distribuito gratuitamente ai Soci del 1920 ed ai Soci del 1921 che verseranno la quota dal 1° agosto al 31 dicembre) L. 6, più L. 1,60 per la spedizione ed imballaggio speciale nel Regno; Estero L. 2. (Non si vendono fogli separati).

Carta automobilistica in scala 1:650.000:
foglio 1° Italia Settentrionale e regioni limitrofe
» 2° Italia Centrale, Meridionale ed Insulare
edizione tascabile, rilegata a libretto, L. 7 al foglio, edizione tascabile di lusso, montata su tela, L. 14 al foglio; aggiungere L. 2 per la spedizione raccomandata nel Regno; Estero L. 3.

Carta topografica della fronte italiana al 100.000:
24 fogli 38 × 57. — Italia L. 14,25, Estero 15,50, spedizione compresa

«Il diritto turistico» nella legge, nella dottrina e nella giurisprudenza, dell'avv. *Bortolo Belotti* - legato in *brochure* L. 14,50 per i Soci, L. 17.— per i non Soci; legato in tela e oro L. 17.— per i Soci, L. 20.— per i non Soci, franco di porto. Spediz. all'Estero L. 1,50 in più.

Monografie regionali illustrate (disponibili):
Lazio (2° volume soltanto), Sicilia (1° volume soltanto), Puglia (1 volume) L. 3 per volume, più L. 1,— per spese di spedizione.

Guidine ferroviarie, per ogni gruppo di 3 L. 3 (1 fascicolo sciolto L. 1.—). Spediz.: gruppo L. 0,60 (Estero L. 1.—); fascicolo L. 0,40 (Est. L. 1.—).

Entro l'anno sarà edita l'edizione 1921-22 dell'"Annuario Generale del T. C. I." (un volume di oltre 1000 pagine, vera enciclopedia del turista, indispensabile ad ogni italiano) che verrà distribuito *gratuitamente* ai Soci.

Mettere sott'occhio, in maniera pronta e suggestiva le differenze nello stato del cielo e nella temperatura durante i successivi mesi dell'anno, tra Londra e Parigi ed i nostri centri di soggiorno, è lo scopo di questo disegno. Non è un diagramma, ma è qualche cosa di più parlante. I circoletti superiori, coi loro rapporti di settori bianchi e neri, mostrano la durata delle ore di luce e delle ore di tenebra. I circoletti mediani indicano, pure coi rapporti di settori neri e bianchi, quanti giorni rispettivamente di nebbia o no si hanno nelle località prese in esame e qui la dimostrazione è anche più persuasiva: nessun mese è esente da giorni nebbiosi a Londra; il solo luglio ne è privo a Parigi, mentre in Italia la Riviera, il golfo di Napoli, la Sicilia non vedono *mai* la nebbia. I circoletti inferiori mostrano i rapporti tra giorni di pioggia (settori a destra) e giorni sereni (settori a sinistra) e anche qui si vede a colpo d'occhio quanto è più favorita dal bel

tempo l'Italia rispetto alle capitali inglese e francese. Altrettanto chiari sono i disegni inferiori dell'andamento della temperatura, andamento graduato dalla colonna termometrica a sinistra.

Questo eccellente lavoro, opera del pittore Cantori, già ammiratissimo nell'originale all'Esposizione di turismo di Monaco, è stato diffuso dall'Enit in molte copie, specialmente all'estero: i dati meteorologici sono fra i mezzi più convincenti di propaganda. Perciò i principali centri di soggiorno e di cura farebbero cosa eccellente, nello stesso loro tornaconto, di telegrafare giornalmente — o almeno settimanalmente — agli Uffici all'Estero dell'Enit (di cui si è parlato nello scorso numero di *Rivista* a pag. 940) le notizie relative alla temperatura e allo stato del cielo. Gli stranieri non mancherebbero di apprezzare queste premure nella forma più simpatica e pratica: frequentando sempre più il nostro Paese.

UN' ARTE CHE RIVIVE

I VELIERI IN LEGNO

La costruzione navale in legno — afferma l'americano Cole Estep — era una arte morta e gli Dei della guerra decretarono che rivivesse. — Ma se non morta, moribonda essa era realmente.

Messi in disuso il legno e la vela nelle marine da guerra dopo la prima metà del secolo scorso; spazzati dal mare quei tipi misti come la fregata ad elica che, fra il 1850 ed il 1860, avevano raggiunto il primato navale per potenza, eleganza, maneggiabilità; spariti per sempre i famosi *clippers* della Cina, alacri a portare il thè sui mercati inglesi, che tante traversate prodigiose, per la brevità del tempo impiegato, avevano compiuto fra il 1850 ed il 1880; tuttora, allo scoppio della guerra, vivacchiavano il cotone e la quercia ed il pino per le navi da commercio. Ma con importanza sempre decrescente a causa della continua invadenza del ferro e dell'acciaio laminato e della balda affermazione della motrice a vapore. Di certo, per speciali commerci di oltremare, per il trasporto di alcune mercanzie pesanti, indeperibili e di scarso valore, ancora qualche grosso veliero in legno batteva i mari con successo. Di certo, per qualche pesca speciale come quella della balena, dei rari velieri ancora salpavano le àncore (fig. 1):

Su, allegri! ragazzi e giammai vi manchi [l'animo
Mentre l'ardito arponatore colpisce la balena!

come corre il canto di Nantucket.

Ed ancora il legno e la vela restavano tenacemente in vita nel piccolo cabotaggio e nella pesca: sia nelle forme tipiche e regolamentari, come quel popol misto di golette, di cutters, brigantini, ecc., che portano usualmente da 20 a 200 tonnellate e che frequentano tutti i porticciuoli, gettano l'àncora nelle calanche e davanti le spiagge aperte navigando vino da Riposto a Genova, legname dall'Adriatico a Palermo, carbone dalle spiagge toscane in Sicilia, sale da Trapani a Livorno ed a Genova, ecc. Sia anche in alcune forme caratteristiche e speciali a dati mari come i gozzi da pesca (fig. 2) e le golette a *sinò* (fig. 3) di Trapani, le quali ultime portano a proravia dell'albero di trinchetto un'asta che va dalla coperta fino alla coffa e su cui un pennoncino tiene inferito un *sacco* (vela quadra). Ma indubbiamente la marina veliera in legno tendeva sempre più alla limitazione nelle dimensioni, alla morte.

FIG. 1. — Povera « Morning Star » baleniera di New Bedford! Farà ancora qualche viaggio, poi l'adibiranno ad altro scopo, chè troppo la stringe la concorrenza dei piroscafi che armano sempre più numerosi in busca del prezioso cetaceo. E la sua fine sarà affrettata dall'avvento del dirigibile esploratore che oggi agevola ai pescatori la ricerca delle foche, domani segnalerà le balene!

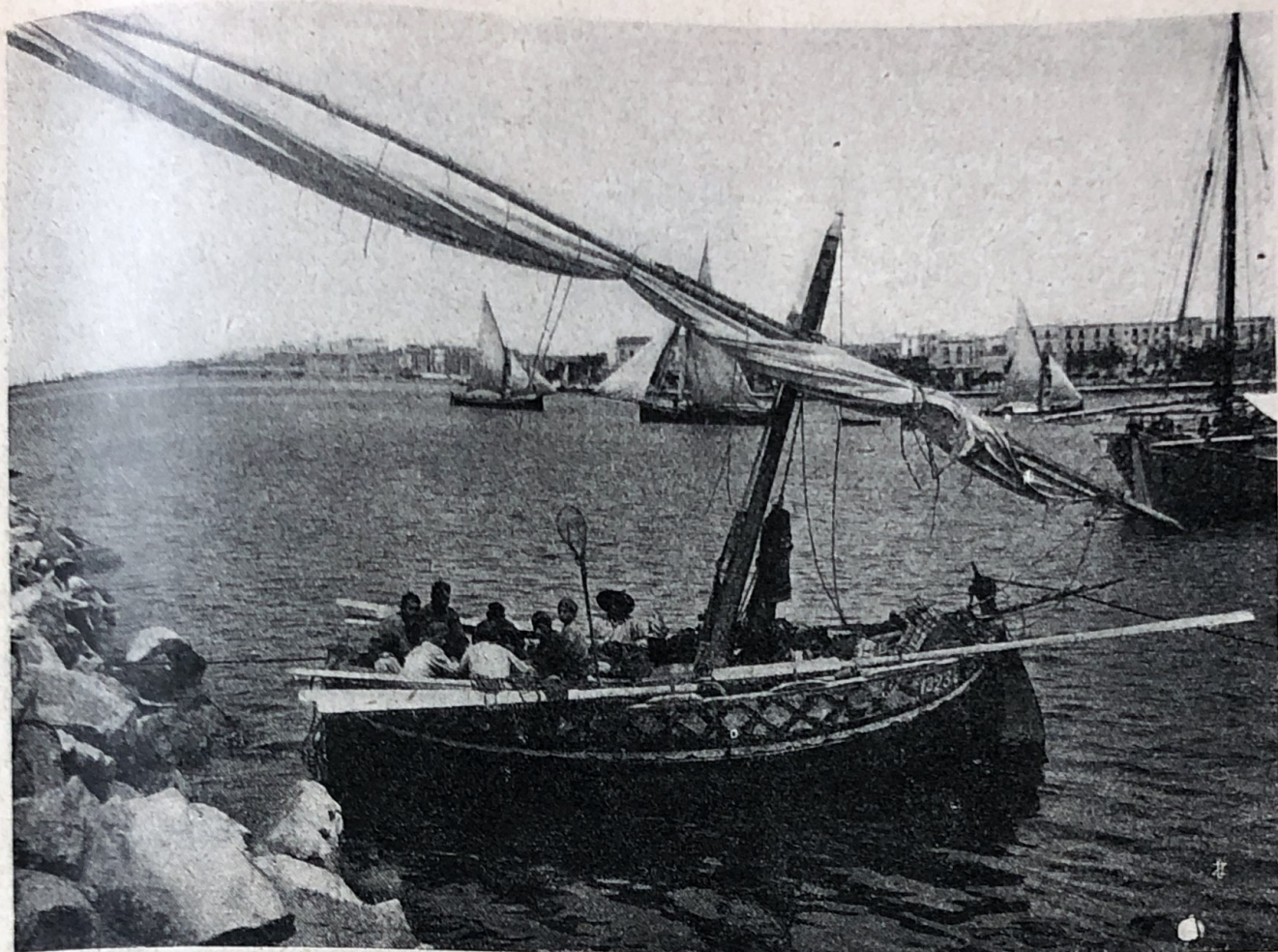



FIG. 2. — Un gozzo da pesca trapanese, pontato, tozzo e robustissimo. Si veda — particolare tipico — l'albero molto inclinato verso prua.

Le ragioni dell'abbandono? Le navi da guerra pregiano in primo luogo i requisiti della velocità, dell'autonomia, dell'armamento e della protezione, a cui corrispondono speciali vantaggi tattici e strategici e che loro conferiscono in sommo grado l'uso dell'acciaio e della motrice a vapore. E non badano al costo. In quanto alla marina mercantile è ovvio, al contrario, intuire che i progressi e le trasformazioni hanno per mira la più completa realizzazione della legge economica del minimo mezzo. Legge che, in generale, è più compiutamente soddisfatta dall'uso delle grosse navi. Nella costruzione diminuisce infatti il costo della tonnellata col crescere delle dimensioni e due piroscafi di 3000 tonnellate ciascuno costeranno sempre più di uno di 6000; mentre anche nel costo di esercizio si verifica un risparmio sovente notevole perchè le spese generali di amministrazione, quelle per i diritti portuali, il personale ed il combustibile non crescono in proporzione della grandezza. E la grossa nave lucra più nolo. Ora le costruzioni in legno presentano un grave inconveniente: non esi-

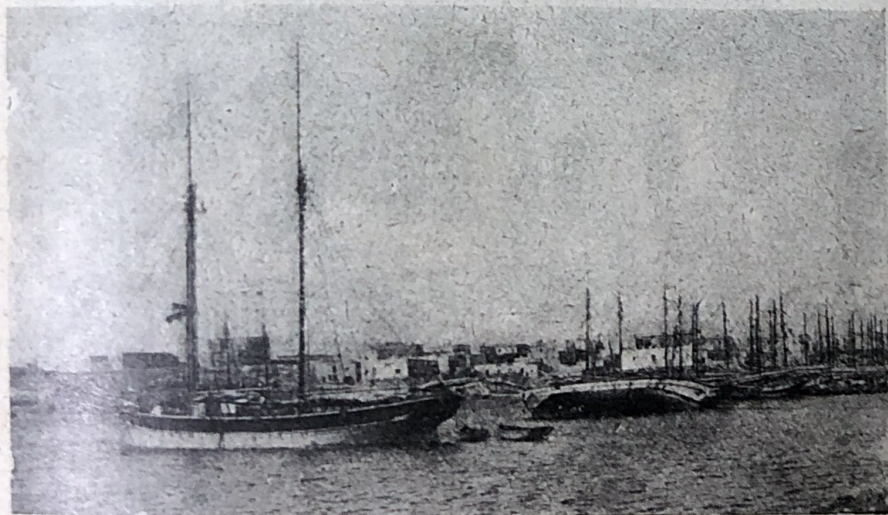



FIG. 3. - Goletta a *sinò* di Trapani nel porto di Lampedusa dove è andata, probabilmente, a scaricare sale occorrente per la preparazione della tipica « alaccia ». *Sinò* corruzione dall'italiano *senale* (asta che regge una particolare sorta di vela) o dal francese *senau* che significa cosa in qualche modo simile.

FIG. 4. — Sotto gli scafi dell'*Addaura* e l'*Angela* — impostati in quel cantiere dell'Addaura di Mondello che sembra destinato a far rivivere le belle tradizioni costruttive della marina di Sicilia — si può vedere nitidamente il rialzo in cemento armato che declina verso il mare e che costituisce lo *scalo*.

stendo pezzi di legname infinitamente lunghi si deve ricorrere ad un gran numero di ligamenti adoperando *incastri* e *parelle* e consolidando i pezzi di struttura con caviglie, viti a legno, chiodi di bordatura, mentre l'impermeabilità deve essere assicurata dal più rigoroso calafataggio. Tutto ciò non consente che si possa gareggiare, nelle dimensioni, colle navi a struttura metallica non potendosi altrimenti ottenere una buona solidità di collegamento ed offrendo quindi minore resistenza longitudinale e trasversale. Infatti anche ai bei giorni delle costruzioni in legno pochissime navi superavano le 2000 tonnellate, mentre la lunghezza era praticamente limitata ai settanta metri e la larghezza ai quindici. È ben vero che i cantieri nord-americani della costa del Pacifico, potendo usufruire di una sconfinata produzione di legname di grandissime dimensioni, costruirono durante la guerra navi in legno sino a 4000 tonnellate di portata, lunghe fino a cento metri e larghe in proporzione, che non diedero, per altro, buoni risultati. Ma questi devono essere considerati come limiti massimi mentre colle strutture metalliche nulla è impossibile ad ottenersi per quanto riguarda le dimensioni. E la nave in legno abbisogna ancora di un grande impiego di materiale e di lavoro; è notevolmente più pesante, a parità di dimensioni, di una nave metallica,

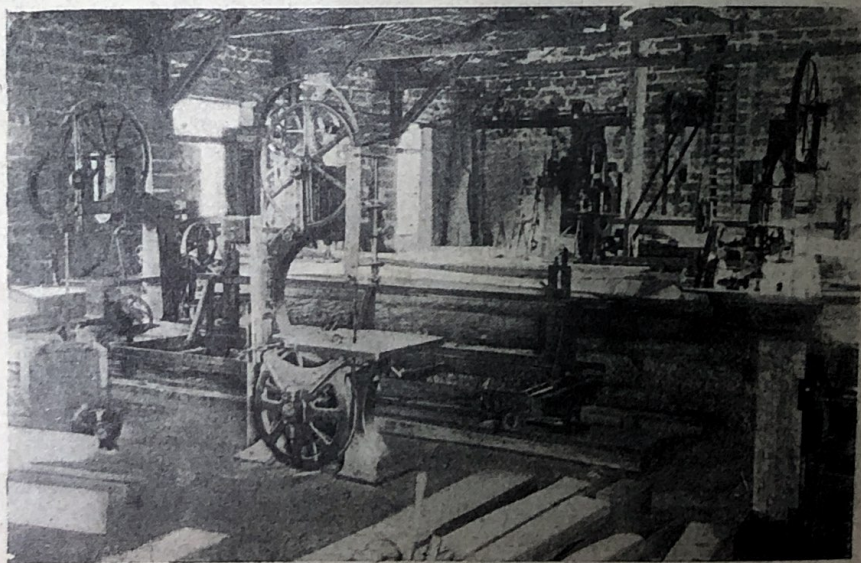



FIG. 5. - Segheria dell'Addaura ben provvista di moderno macchinario pronto a convertire in assi sottili i tronchi di legname ammonticchiati in mezzo alla sala.

Fig. 6. — Piallatrice elettrica portatile in uso nei cantieri degli Stati Uniti. Semplice, di facilissimo uso, di grande rendimento. Ma i cantieri americani — spinti dalle alte paghe pretese dagli operai — sanno molto meglio di quelli europei sfruttare la macchina!

ciò che ne diminuisce la portata utile, ossia la capacità di prender carico costringendola a lucrare minori noli; esige ancora cure molteplici ed assidue che si traducono in maggiori spese di manutenzione; ha infine minore durata delle consorelle a scafo metallico. Svantaggi tecnici che si traducono in svantaggi economici: poichè per le navi a struttura metallica basta anche una più piccola spesa annua per ammortamento a causa della maggiore durata mentre esse, essendo più solide e sicure, oltre a pretendere un maggior nolo pagano meno come premio di sicurtà.

Spiegabilissima e continua è quindi la decadenza del legno, malgrado qualche suo pregio. È però da notare che esso è tuttora preferito, per ragioni di opportunità, nei paesi in cui il legname abbonda e si deve riconoscere che può venire ancora adoperato, con vantaggio, nelle costruzioni di velieri inferiori a 400 tonnellate.

Ma se il legno fu spodestato dal metallo, la vela ebbe invece il colpo mortale dalla motrice a vapore. Timidamente, dapprima, iniziò questa la sua opera; infine più audacemente, finchè oggi le statistiche del Lloyd computano soltanto 5748 velieri in tutto il mondo. Il piroscafo è indipendente dal vento e dalle calme, il piroscafo può quindi fare annualmente più viaggi!... ecco la ragione principale della conquistata supremazia. Ancora — lo ho già detto — la vela si mantiene nel cabotaggio e nella pesca! Ancora — lo ripeto — su alcune grandi vie del commercio mondiale rari velieri lottano con successo coi piroscafi, trasportando lana dall'Australia, riso dall' India Orientale, nitrati dal Chile, legname dalla costa americana del Pacifico Settentrionale in Australia, ecc. Ma troppo incerta è la durata dei viaggi quando non spira il grande soffio costante degli alisei; quegli alisei che gli anglosassoni designano *ab antiquo* con un vocabolo succoso e bellissimo: *trades* ossia *traffici*. E vanno perciò perdendo sempre più piede i bei velieri dagli alberi aspiranti al cielo, dalle immense distese di cotone, dalle forme graziose e purissime; così come scompare sempre più la razza dei veri marinai, dei marinai d'altura che aprirono nuovi continenti alla civiltà; così come si perde il fascino ed il romanzo del mare, quel fascino di cui l'americano Jack London seppe apportarci l'ultima eco. E spariti i velieri, andate in disuso le manovre di forza, finiscono i *chanties*, le cantilene che così belle risuonavano a bordo rendendo più lieve la fatica. Su quale nave inglese risuona oggimai la pittoresca e secolare affermazione:

O Whiskey is the
[life of man!

mentre la gente fa ala, cantando in coro:

Whis-key! John-ny!

e poi di nuovo invoca:

Whiskey for me,
[Johnny?

E su quale nave francese si sa più virare l'àncora al canto cadenzato:

Virons un coup,
[pour les
[joli's filles
Virons en deux,
[pour les
[amoureux?

Fig. 7. — Ed anche questo trapano elettrico portatile è in uso nei cantieri americani della costa occidentale, su cui viene a morire il grande flutto del Pacifico.

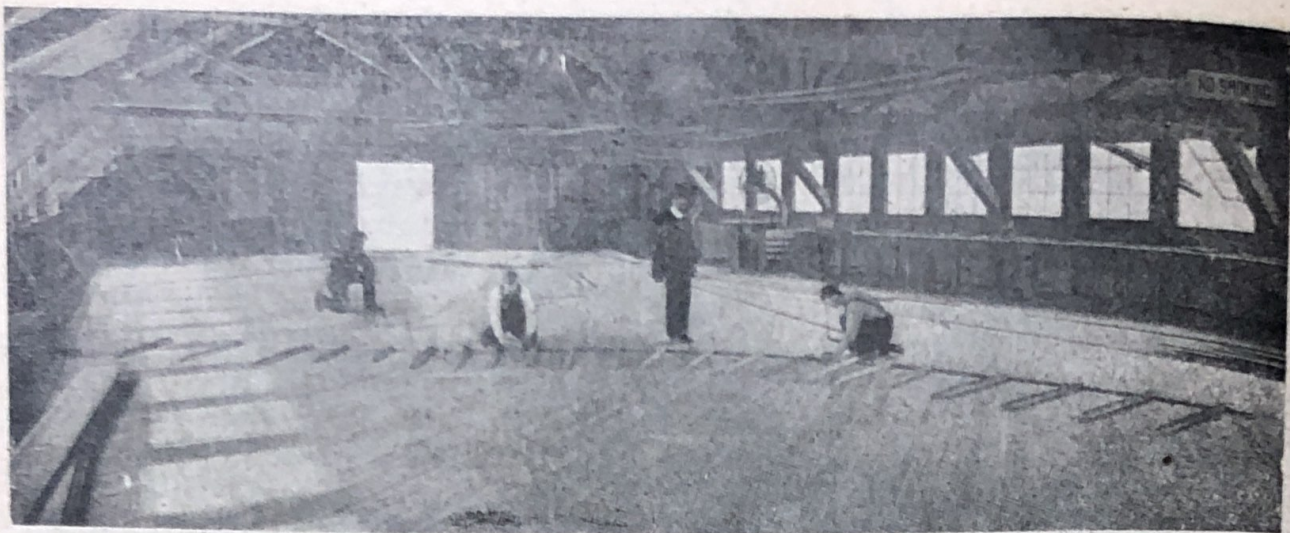



FIG. 8. — Immensa sala a tracciare di un cantiere americano: benissimo illuminata dalle spaziose finestre laterali. — *No smoking!* — in angolo: *proibito fumare* poichè la sala è in legno. E nelle sale a tracciare che la nave comincia a prendere la sua vita e le sue forme; nella sala e nel cantiere, come nel grembo della madre, si determina la forma corporea della nave ed in qualche modo il suo destino.

La vela non si rassegnò senza lotta alla scomparsa che anzi gli armatori, riconosciuti gli svantaggi del legno, cominciarono a costruire i grossi velieri in ferro ed in acciaio, financo negli alberi, financo nei pennoni, raggiungendo delle dimensioni che potevano dapprima sembrare fantastiche. Ma non bastò! E come i piccoli velieri d'altri tempi mettevano fuori, nei periodi di calma piatta, dei lunghi remi da galera, qualora qualche nemico li inseguisse (e dagli allora, a voga sforzata! a cercar riparo entro cricche di poco pescaggio o sotto il riparo di qualche castello) così negli ultimi anni si cercò di arrivare alla indipendenza dalle vicissitudini atmosferiche coll'adottare dei piccoli motori a combustione interna che, oltre a facilitare le operazioni di carico, ad evitare il rimorchio nell'entrare e nell'uscire dai porti, servissero a far cammino, in qualche modo, quando il vento mancava. Nacque così, si perfezionò lentamente quel tipo misto che è il *motoveliero. Tipo di transizione,* che si diffuse e si affermò colla guerra, ma destinato molto probabilmente a morire *per le grosse portate,* dato anche l'avvento della motonave. Per le piccole portate e forse anche per le medie e su determinate vie marittime è, però, da sperare che il motoveliero sussisterà e con esso la costruzione in legno e con esso la vela: questa bella scuola di solerzia, di prontezza, di audacia, di sangue freddo e di prudenza nello stesso tempo, nel la quale tutti i marinai dovrebbero essere educati e la cui rinascita sarebbe uno dei migliori vantaggi apportati dalla guerra.

***

Siamo in Italia, nel 1870. I piroscafi sono ancor rari; i cantieri della costa tirrena varano il più applaudito tipo della nave da traffico del tempo: la veliera in legno che porta dalle 600 alle 1200 tonnellate di carico. E la costruiscono con tale perfezione (data la insuperabile maestria dei nostri maestri d'ascia e calafati) ed a così basso costo che essa trova solleciti compratori in Germania, in Francia,

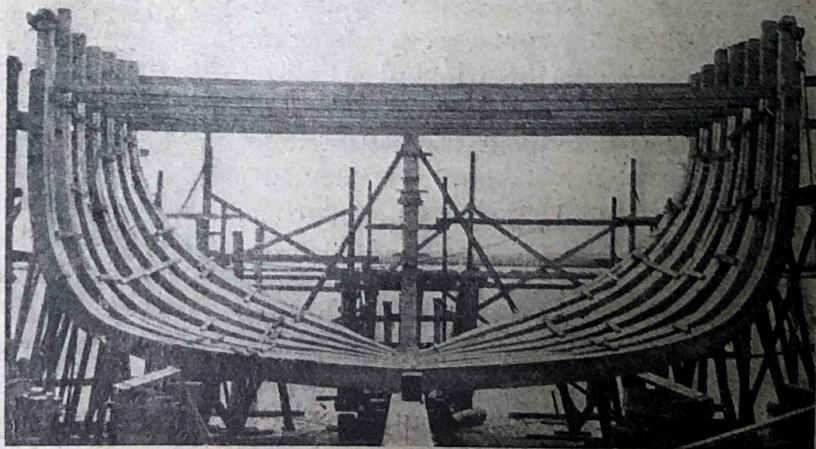



FIG. 9. — Ossature trasversali della nave.

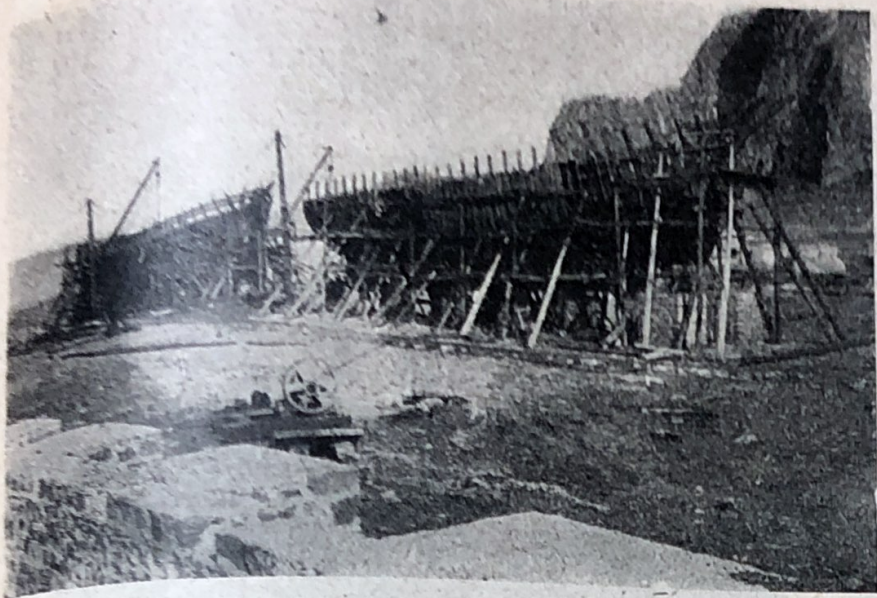



FIG. 10. — L'*Angela* e l'*Addaura* in ossatura. Non manca che completarle in modo che possano prendere la forma definitiva. Ma il più è fatto.

nell'America del Sud. Sono di questo tempo ad esempio, le famose golette genovesi. Costruite in Liguria e qualcuna anche a Limite sull'Arno (in quel cantiere fluviale dei fratelli Picchiotti, dediti dal 1600 alla costruzione delle barche da fiume) vanno, non appena varate, alla Spezia a far zavorra di pietra arenaria occorrente a selciare le strade di Buenos Ayres e di Montevideo; a caricare, indi, agli e cipolle alla marina di Massa ed in rotta, dopo, per il Rio della Plata. Qui giunti si vende tutto: agli, cipolle, pietra e goletta e l'equipaggio rimpatria con altro mezzo.

Da quell'epoca, inesorabilmente, il piroscafo andò chiudendo il veliero in una morsa di ferro. Ed a poco a poco i cantieri videro sorgere il dilemma: trasformarsi o morire. Qualcuno ubbidì alla legge della selezione naturale; altri morirono; qualcuno sopravvisse e vivacchiò colla costruzione di piccoli scafi.

Ma lo scoppio del conflitto mondiale, la scarsità del tonnellaggio e gli alti noli che ne derivano, fecero nascere il bisogno intenso di nuove navi donde la necessità di adibire alla costruzione materiale di ogni genere: ferro, acciaio, cemento. E quindi anche il legno. Si vede così rivivere l'arte della *falsa squadra* e del *quartabuono* nelle regioni più disparate, specialmente in quelle in cui esiste strabocchevole dovizia di legname, come gli Stati Uniti, ed in quelle che ancora conservano tracce di buone tradizioni costruttive, come il nostro paese. E mentre i cantieri sopravvissuti ingrandiscono e modernizzano gli impianti, respirando con più larghi polmoni, altri nuovi ne sorgono facendo risuonare le spiagge del gaio ronzìo delle piallatrici e segatrici meccaniche e del gioioso tambureggiare dei martelli. Vengono così creati il cantiere del Calamaro di Savona; i cantieri Salernitani; i 2 cantieri di Palermo (dell'Addaura a *Mondello* ed Elena); quello dei Mormino a Termini Imerese. Ed altri ancora. E sorgono tutti con criterii moderni, realizzando il concetto del cantiere *up to date;* dando il massimo sviluppo secondo l'esempio americano, alla lavorazione e trasformazione meccanica del legno. E quasi in tutti, raggruppate presso gli scali (piani aventi una certa inclinazione col livello del mare: generalmente in muratura, talvolta in quercia, sui quali viene costruita la nave, vedi fig. 4) troverete le sale per segherie, con macchinario azionato da motori (vedi quello dell'Addaura, fig. 5), e che contengono seghe alternative verticali ed orizzontali, seghe a nastro e circolari. Ed ancora altre officine contenenti le bucatrici, le piallatrici (vedi a fig. 6 una piallatrice elettrica portatile); i trapani elettrici (vedine un tipo portatile ad aria compressa in fig. 7) e tutto quanto occorre per la sollecita ed accurata lavorazione del legno. Ed ancora dei liscivatoi per la curvatura del legname a mezzo del vapore, il quale processo ne accelera anche la stagionatura; e delle officine per produrre tutte le ferramenta occorrenti per la costruzione. Infine i cantieri sono forniti della indispensabile *sala a tracciare,* molto ampia, col pavimento formato di tavole di legno pino, ben livellato e senza asperità di sorta, in modo da potere agevolmente disegnarci su. Sala bene illuminata dalle finestre laterali ampie e spaziose (fig. 8) dove non è possibile che la luce venga dall'alto.

***

Ma a che serve una sala a tracciare? Ciò importa la breve descrizione del modo — tut-

to speciale — con cui si costruisce un veliero in legno.

Non appena infatti la direzione del cantiere ha avuto la commissione ed ha preso conoscenza dei desiderii dell'armatore, i costruttori navali dànno opera a disegnagnare il piano di costruzione che è costituito da tre piani: il longitudinale (parallelo al piano diametrale della nave); l'orizzontale (parallelo al piano di galleggiamento); il trasversale (parallelo al piano delle ordinate).

Si ricava da esso la sezione maestra, con tutti i particolari costruttivi come spessore del legname, ecc., e quindi si passa a fare il piano di velatura che viene inviato, insieme alla sezione anzidetta, al Registro Navale Italiano, per l'approvazione. La quale è essenziale. Infatti, nel traffico marittimo, il caricatore vuole assicurarsi delle buone condizioni di navigabilità della nave che egli vuol noleggiare. Ciò che non potrebbe fare direttamente senza una grande perdita di tempo e senza continuo dispendio, dovendo provvedere, volta per volta, a fare visitare le navi da tecnici di sua fiducia. Allo scopo di evitare questi inconvenienti sono appunto sorti dei *registri*: uffici speciali, i quali dettano le regole per una buona costruzione e sorvegliano severamente, quando ne siano richiesti, a mezzo dei loro funzionarii che dette regole siano eseguite e rilasciano in fine un documento comprovante la categoria e la classe in cui la nave viene inscritta a costruzione ultimata. Categoria e classe che esprimono agli esperti il grado di fiducia che alla nave si può accordare ossia il valore commerciale di essa e che si traducono in maggiori noli ed in minori premii di sicurtà da pagare. Notissimi e giustamente stimati sono il *Lloyd's Register* inglese ed il *Veritas* francese: in Italia abbiamo l'ottimo *Registro Navale Italiano*.

FIG. 11. - L'*Addaura* durante il battesimo: formalità essenziale secondo le nostre maestranze. Fra quel gruppo di figurette a prora la madrina si prepara a rompere la tradizionale bottiglia di *champagne*.

Mentre si attende l'approvazione si disegna, d'ordinario, il piano di costruzione in vera grandezza sul pavimento della sala a tracciare ed, a causa delle dimensioni oggi raggiunte dalle navi, si è spesso costretti a dividere il piano longitudinale e l'orizzontale in due e talvolta in quattro parti, allo scopo di meglio utilizzare lo spazio. Dovendo poi fornire agli operai il contorno dei pezzi da lavorare, sulle linee che rappresentano le ordinate (ossia le ossature trasversali della nave, fig. 9) si vanno sovrapponendo delle tavole, che poi vengono chiodate insieme, ottenendo colla pialla e colla sega che il loro orlo esterno combaci esattamente col tracciato, riproducendone esattamente la curva. Tavole che si chiamano *garbi*. Ma il segantino, per poter lavorare con esattezza deve anche conoscere l'angolo di *quartabuono*, sulla cui definizione non mi indugerò, ma il fine pratico del quale è di permettere che il fasciame aderisca perfettamente al contorno esterno dell'ossatura in modo da assicurare la massima solidità di collegamento. I *quartabuoni* vengono del pari rilevati sul tracciato e vengono segnati sopra una tavoletta di cui ogni garbo è munito, in modo che l'operaio, servendosi di essa, e coll'aiuto ancor più del proprio occhio esercitato, lavori con esattezza l'ordinata affidatagli.

Si passa quindi alla costruzione vera e propria della nave. Sulle taccate (pile di pezzi squadrati di legno quercia) disposte secondo l'inclinazione che si vuol dare, si montano la chiglia, la ruota di prua ed il dritto di poppa (estremità prodiera e poppiera della nave). Nella parte centrale si monta l'ossatura maestra ed indi a poco a poco le altre ordinate spostandosi verso prua e verso poppa. Dopo

che l'ossatura è completa (figura 10) si dispongono i primi corsi di fasciame a cominciare dal più alto (*cinta*), adattando quindi il più basso (*torello*) e passando dopo a quello centrale. Indi si continua a completare lo scafo.

Viene infine il gran giorno in cui la nave già completa, pronta in tutto e financo nell'alberatura (fig. 11) deve essere varata. Ma il varo (figura 12) è ormai una descrizione così abusata mentre l'articolo è già tanto lungo!

FIG. 12.
Termini Imerese: Varo della goletta a gabbiola « Nuova Emma ».

***

È condannato a perire questo risveglio delle attività della nostra costiera? Sarà ferito a morte dalla già iniziata crisi dei noli? Speriamo che ciò non avvenga. Mentre prima l'Italia era costretta a far venire il legname occorrente alle sue navi dall' Austria Ungheria e dall' America del Nord, adesso può invece dipendere molto meno dall'aiuto straniero per le grandi distese di foreste del Trentino che la guerra ci ha dato.

Permetteranno, queste risorse, che viva la costruzione in legno? Faranno superare i tempi difficili? Impediranno ancora per anni la scomparsa della vela? Daranno sempre più la spinta al motoveliero?

Gli Italiani dovrebbero augurarsi che sì.

PINO FORTINI.

Le comunicazioni ferroviarie e postelegrafoniche nella Venezia Giulia.

La benemerita Società per il movimento dei forestieri nella Venezia Giulia ha trasmesso al Governo un'importante memoria sul problema delle comunicazioni ferroviarie e postelegrafoniche della Venezia Giulia. Da essa si rileva come le attuali condizioni ferroviarie, sia regionali, sia nazionali, sia internazionali, male corrispondano ai bisogni della regione e del porto di Trieste e male tutelino quei supremi interessi nazionali che l'Italia deve difendere nell' estremo lembo dell'Adriatico.

Un raffronto fra le condizioni di prima della guerra e le attuali fa conoscere dati di fatto veramente impressionanti. Si pensi infatti che le comunicazioni fra Trieste e la Penisola erano in migliori condizioni quando il confine politico separava Trieste dalla Madre Patria che non oggi: prima della guerra, si giungeva in otto ore e quaranta minuti da Trieste a Milano ed in 17 ore da Trieste a Roma, pur tenendo calcolo del tempo perduto per visita doganale, ecc. Oggi da Trieste a Milano s'impiegano dalle 11 alle 12 ore e da Trieste a Roma dalle 19 alle 20 ore.

Ancor più grave è lo stato delle comunicazioni regionali se si pensa che prima della guerra Trieste era congiunta a Gorizia con 23 coppie di treni (oggi solamente 7), a Udine con 8 coppie di treni (oggi solamente 4), a Pola con 6 (oggi solamente 3).

Le soppressioni domenicali dei treni sono poi ancora più sentite nella Venezia Giulia dove, prima della guerra, anzichè sospensioni, vi erano treni domenicali in aggiunta a quelli dei giorni feriali.

Le comunicazioni internazionali hanno subìto una falcidia ancor più grave. Prima della guerra esistevano quotidianamente 6 treni diretti Trieste-Vienna, via Postumia e via Piedicolle che compivano il percorso in ore 10,40-12. Oggi esiste solamente un treno giornaliero Trieste-Vienna che impiega 19 ore e una congiunzione trisettimanale che impiega 15 ore.

Assai grave è anche il problema delle comunicazioni telegrafiche particolarmente per quanto riguarda le comunicazioni dirette fra Trieste ed i centri nazionali ed internazionali con i quali essa ha più importanti contatti di affari.

Speriamo che il giusto reclamo dell'Associazione della Venezia Giulia abbia il successo che si merita.

VITA DEL TOURING

I Soci fondatori del Villaggio alpino.

Con quell'approssimazione che è consentita dalla fotomeccanica, diamo qui il fac-simile della targhetta offerta ai *Soci Fondatori del Villaggio Alpino del T. C. I.* per orfani e figli di combattenti.

Non c'è bisogno di spiegare il significato di quel terzetto infantile: esso non è un simbolo, ma semplicemente il richiamo ad una bella, buona, consolante visione. Quei fanciulli che corrono giù da un prato in pendìo, dietro a cui si profila una cresta di montagne sono proprio essi, i nostri piccoli e felici ospiti che vanno traendo salute e vigore dall'alpestre clima del Piambello. I loro padri durarono asprissime prove sotto cieli inclementi, fra i disagi delle trincee, incontrando per noi tutti gloriosa morte o lunghe infermità; ben è giusto che i loro figliuoli conoscano almeno per qualche mese dell'anno le gioie della vita all'aperto, dei liberi giochi, dell'affettuosa convivenza, delle cure riparatrici!

LA TARGA OFFERTA AI SOCI FONDATORI DEL VILLAGGIO ALPINO DEL T. C. I.

Perchè l'opera sia continuata, perchè il beneficio ne possa essere esteso ai molti che attendono, abbiamo fatto appello ai nostri Soci e, come prevedevamo, non solo l'appello non rimase inascoltato, ma ci lodarono di averlo bandito.

Ringraziamo coloro che si mossero per i primi, ma saremo ugualmente grati a quelli che ne seguiranno l'esempio.

Per essere Soci Fondatori del Villaggio del Touring, basta versare **per una volta tanto 100 lire** ed oltre all'aver scritto il nome in un album (il Libro d'Oro del Villaggio) si ha come ricordo la bella targhetta in bronzo, qui riprodotta. Offrendo più quote da 100 lire la si ha in argento. È anch'essa una decorazione, ma a differenza di quelle che talvolta gli uomini acquistano a prezzi di transazione o come premio di meschini servigi, testimonia un bell'atto di carità e di patriottismo, rinnovando ogni volta che la si guarda la nobile compiacenza di aver fatto del bene.

Preghiamo i Soci che spediscono una o più quote da 100 lire (il mezzo più comodo è l'assegno bancario girato al Touring ed inviato in lettera raccomandata, oppure il vaglia postale) di voler indicare contemporaneamente il nome, l'indirizzo ed il numero di tessera che troveranno sulla fascetta con cui viene spedita loro la *Rivista*. — Grazie.

Un diploma al Touring.

Pubblichiamo con compiacenza una riproduzione del diploma inviatoci dalla Presidenza dell'VIII Congresso Geografico Italiano tenutosi in Firenze lo scorso aprile e conferito al Touring con questa lusinghiera motivazione: « Il Touring Club Italiano è insignito di gran diploma d'onore e di benemerenza per le pubblicazioni (*Carte, Guide, Riviste*) che sotto l'impulso della sua vasta propaganda sono un mezzo potente di diffusione della coltura geografica e della conoscenza della Patria e per l'iniziato *Atlante Internazionale*».

La Commissione per la difesa dei monumenti e dei paesaggi italici.

Il Touring ha ripreso le fila di un'altra attività che, iniziata con fervore e buone speranze nel 1913, rimase poi interrotta dalla guerra, e l'ha ripresa con piena fiducia di operare ancora una volta nel campo che è asse-

VIII° CONGRESSO GEOGRAFICO ITALIANO
FIRENZE 29 MARZO-6 APRILE 1921

Per verdetto della commissione che ha esaminata la MOSTRA DI MATERIALI GEOGRAFICI PER LA SCUOLA E LA DIFFUSIONE DELLA CULTURA

IL TOURING CLUB ITALIANO

è insignito di GRANDE DIPLOMA DI ONORE E DI BENEMERENZA

per le pubblicazioni (carte, guide e riviste) che sotto l'impulso della sua vasta propaganda sono un mezzo potente di diffusione della cultura geografica e della conoscenza della patria, e per l'iniziato Atlante internazionale.

Firenze, 7 Aprile 1921

IL SEGRETARIO DELLA COMMISSIONE — IL MEMBRO DELLA COMMISSIONE — IL PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE

IL PRESIDENTE DEL CONGRESSO

IL DIPLOMA CONFERITO AL TOURING ALLA MOSTRA DELL'VIII CONGRESSO GEOGRAFICO.

gnato alla sua azione per il decoro ed il vantaggio del Paese.

Si sta infatti in questi giorni dando opera per la ricostituzione dei disciolti « Comitati locali » della « Commissione per la difesa dei monumenti e dei paesaggi italici » e ci piace, perchè i nostri Soci possano conoscere con quali intenti si svolgerà tale azione del Touring, riprodurre alcuni brani di un opuscoletto che in questi giorni viene diffuso a tutti i Capi Consoli e Consoli dei Capoluoghi di provincia e di quei centri che hanno maggiore importanza dal punto di vista artistico e paesistico.

Detto opuscoletto verrà inviato dietro richiesta a chiunque intenda adoprarsi per la costituzione di un Comitato locale o per esercitare in tal senso opera di propaganda.

« L'Italia è, per comune consenso, la terra più ricca di monumenti, più varia di bellezze naturali: e questo privilegio che, ai tempi del Leopardi e nei secoli precedenti poteva arrecarle « funesta dote d'infiniti guai » può e deve nel tempo presente esserle invidiato retaggio, fonte di ammirazione da parte di tutti i popoli civili, elemento prezioso nella sua vita economica. Tre verità che sarebbe superfluo dimostrare, tanto sono evidenti per se stesse.

« Ma da questa stessa ricchezza nasce una minor cura per il patrimonio artistico e le bellezze paesistiche della Nazione. Là dove le tracce di antiche civiltà e di glorie artistiche sono rare e di mediocre importanza, esse vengono gelosamente conservate, con quella cura con cui il possessore di un piccolo peculio si affanna a custodirlo e a farlo fruttare. Da noi invece la dovizia ci ha resi trascurati: parte perchè la conservazione dei monumenti richiede talvolta spese che gli Enti pubblici, premuti da mille bisogni, cercano di prorogare: parte anche perchè il popolo stesso che pur mostra il suo interessamento per alcuni capolavori impostisi alla sua ammirazione, passa indifferente accanto a tante altre bellezze a cui il suo occhio è abituato, e ne sopporta il deturpamento e la rovina. Quante volte ci è toccato di vedere marmi della Rinascenza che avrebbero avuto un posto d'onore in qualche cittadina della Germania o della stessa Francia, mutilati e imbrattati per mancanza di ripari! Affreschi di valore storico e, se anche non dovuti a pennelli famosi, pur sempre di pregio, scalcinati, graffiati, coperti da iscrizioni di incoscienti vandali! Chiese, conventi, palazzi di cui appare la maestosa imponente struttura e ancora traluce qua e là l'antica bellezza di ornati, abbandonati alla lenta ma continua demolizione del tempo! Ci volle il centenario dantesco perchè la chiesa di San Francesco in Ravenna richiamasse le cure degli architetti: eppure quanta bellezza in quel piccolo tempio dove Dante chinava la fronte pensosa negli ultimi sconsolati anni della sua vita!

« La mancanza di una previdente tutela e di un'educazione artistica del popolo, si rivela impressionante in certe occasioni. Nella recente lotta elettorale, monumenti importantissimi: statue, bassorilievi, muri di storici palazzi, furono coperti da affissi non sempre facili da togliere; ma quel che è peggio e talvolta irreparabile, vi si stamparono con inchiostri grassi i contrassegni delle schede o i nomi dei candidati: documenti perenni di inciviltà. Noi ne abbiamo raccolto le testimonianze fotografiche.

« Vi è una parte assai delicata nel compito. Il desiderio di conservazione non deve essere animato da uno spirito di intransigenza, che subito urterebbe contro le necessità della vita pratica e creerebbe opposizioni fortissime e non ingiustificate. Qualche volta il senso estetico deve pur cedere davanti ai superiori interessi.

Spesse volte abbiamo sentito deplorare che gli alti bacini montani, maestosi di severa bellezza, siano stati manomessi per creare quegli impianti idroelettrici che pur dànno a centinaia di industrie la forza motrice, col beneficio di sottrarci in parte all'esoso tributo verso le Nazioni carbonifere. Noi però, se non siamo iconoclasti, neppure vogliamo essere fossili, ma contemperatori delle indeprecabili esigenze della vita e del progresso, colle sacre ragioni del bello.

« In quest'ordine di idee può verificarsi del resto una armonia che parrebbe a tutta prima impossibile. Quegli stessi lavori intesi a raccogliere le acque nei bacini superiori; incanalarle, farle precipitare sulle roteanti pale delle turbine, hanno creato talvolta nuove bellezze, spettacoli maestosi. Chi ha visto il salto d'acqua che dal nuovo lago della Serra del Cismon sotto Fiera di Primiero precipita nel sottostante letto del fiume, deve riconoscere che la mano dell'uomo ha creato lassù una visione stupefacente. E così è dei laghi del Brasimone e di Corpino, vere gemme appenniniche.

« In quest'opera di conciliazione, quando non possa essere di conservazione o di messa in valore, possono soprattutto svolgersi le benefiche attività che gli organi a ciò creati del Touring sono chiamati a esercitare.

« Questi organi di azione noi pensiamo debbano essere tre: mutuamente collaboranti:

Un Comitato Nazionale;
Dei Comitati locali;
Un Comitato Parlamentare ad essi collegato.

« Il Comitato Parlamentare, formato di alcuni Senatori e Deputati che abbiano dimostrato particolare interessamento al complesso problema, darà un prezioso aiuto facendosi autorevole sollecitatore presso il Governo nelle questioni che toccano la difesa dei monumenti e del paesaggio, portando il contributo di una opinione collettiva nelle discussioni, stimolando l'azione del potere esecutivo o prevenendola con proposte di iniziativa parlamentare.

« Il Comitato Nazionale, formato da un Presidente, due Vice Presidenti e da membri chiamati a farne parte dal Touring Club Italiano, eserciterà la sua azione specialmente:

1. — Nello studio dei problemi attinenti alla conservazione e alla messa in valore degli elementi naturali, artistici, storici, che sono patrimonio estetico e colturale del nostro Paese.

2. — Nel costituire i Comitati locali, segnarne le direttive, disciplinarne l'azione.

3. — Nel proporre alla Direzione Generale del Touring quelle iniziative per i provvedimenti legislativi o per l'opera di propaganda (pubblicazioni, esposizioni, conferenze, ecc.) per cui sembrasse opportuno l'intervento diretto del Sodalizio.

4. — Nello stringere i vincoli con associazioni affini.

5. — Nel redigere ogni anno una relazione riassuntiva dell'opera svolta dal Comitato Nazionale e dell'attività spiegata dai Comitati locali.

« I Comitati locali sono composti da un numero vario di membri, a norma dell'importanza dei luoghi in cui essi vengono a costituirsi.

« Nei Capoluoghi di Provincia saranno dal Capo Console del T. C. I. invitati a farne parte il Prefetto, il Sindaco, il Presidente della Deputazione Provinciale, il Presidente della Camera di Commercio, l'Ingegnere Capo del Genio Civile, il R. Sopraintendente ai Monumenti, un rappresentante della R. Deputazione di Storia Patria, dell'E. N. I. T., del C. A. I., e di tutte quelle associazioni che per la loro natura e i loro fini siano in grado di portare un utile contributo.

« Il Comitato nominerà una Giunta esecutiva, di cui dovrà sempre far parte il Rappresentante del T. C. I.

« Nelle località che non sono Capoluoghi di Provincia, il Comitato sarà costituito con criteri analoghi a quelli della formazione dei Comitati provinciali, con ovvie sostituzioni ed eliminazioni ma tenendo sempre presente che vi debbono concorrere tutti gli elementi atti a integrarne l'azione.

« Opera dei Comitati locali sarà in particolar modo:

1. — Di tenere aggiornato l'elenco delle cose notabili, sia per quanto riguarda i monumenti, come per quanto riguarda il paesaggio, entro i limiti della circoscrizione assegnata al Comitato.

2. — Di accentrare e vagliare reclami, notizie, suggerimenti relativi alla difesa delle bellezze naturali ed artistiche, invocando all'uopo l'intervento della Commissione Centrale.

3. — Di concorrere a formare e a guidare l'opinione pubblica, sopra tutto per mezzo della stampa locale e con pubbliche conferenze, così che essa diventi decisivo fattore nella risoluzione dei problemi che riguardano la formazione dei piani regolatori, nei loro svariati rapporti colle esigenze estetiche, la conservazione di antiche memorie, la protezione delle bellezze esistenti e la messa in valore di quelle trascurate.

4. — Di stringere vincoli di colleganza colle Associazioni *Pro loco* per un coordinamento dell'opera nei lavori di abbellimento.

« Esistono attualmente in vari centri associazioni o gruppi locali, in qualche luogo anche ben costituiti, che attivamente si occupano dei suesposti problemi ed hanno dato prova di studiarli seriamente e proficuamente. In tali casi il T. crede inopportuno di creare dei doppi inutili e forse dannosi e perciò ben volentieri il Comitato Nazionale entrerà in relazione con questi gruppi perchè in piena autonomia accordino la loro collaborazione all'opera generale ».

Una inchiesta sulle bellezze naturali d' Italia.

Il Touring sta facendo una larga inchiesta per il Sottosegretariato delle Belle Arti (Ministero della Pubblica Istruzione) diretto a conoscere e quasi a catalogare le bellezze naturali d'Italia.

I giornali politici hanno fatto cenno di quest'inchiesta, dimenticandosi però di dire che è il Touring che la fa. Ma questo poco importa. Il Touring è sempre disposto a lavorare col massimo impegno per le buone cause.

La scheda pone sei quesiti, che sono i seguenti:

1. — Cose che presentano un notevole interesse a causa della loro bellezza naturale (rupi, guglie, precipizii, voragini, orridi, grotte, caverne marine, cascate, laghi, laghi e fiumi sotterranei, gole di montagne, scogli basaltici, piramidi di terra, calanchi, dolmen, blocchi erratici, pietre oscillanti, ponti, fori naturali, valanghe, rovine, alberi secolari, gruppi di alberi pittoreschi, piante rare, ecc.).

2. — Cose che presentano un notevole interesse a causa della loro bellezza naturale e della loro particolare relazione con la storia civile e letteraria.

3. — Bellezze panoramiche — Punti di vista notevoli — Siti pittoreschi.

4. — Boschi, ville, parchi, giardini (compresi quelli che ricordano fatti o personaggi storici, o che sono opera di artisti).

5 — Animali rari o la cui razza sta per scomparire.

6. — Abbigliamenti tradizionali, usi, costumi, riti, che danno al paesaggio speciali caratteristiche.

Non è facile rispondere a questa richiesta, anzi è difficilissimo rispondervi bene. Il risultato di un'inchiesta di questo genere è evidentemente in stretta relazione colla capacità e col genere degli informatori. A trascegliereli bene occorre una organizzazione molto ramificata localmente e una antica conoscenza di numerosissimi indirizzi adatti.

La D. G. delle Belle Arti aveva dato incarico all'ENIT di provvedere e questo passò al Touring il lavoro. Il Touring vi sta assiduamente provvedendo con una cernita accurata di indirizzi. Probabilmente molti dei primi risultati saranno mediocri o almeno insufficienti e solo in un secondo tempo si potrà avere un migliore gettito di notizie.

Dappertutto dove sono state ricostituite le Commissioni del Touring per la difesa del paesaggio e dei monumenti italici, queste funzioneranno per l'inchiesta; dove ancora non sono rinate, il Touring procede direttamente pel tramite di altri suoi organi.

L'estrazione dei premi per i propagandisti della "Rivista„.

Il 1° settembre in un locale della Sede del Touring alla presenza di un rappresentante del Consiglio e di uno del Collegio dei Sindaci, seguirono le operazioni di rito per l'aggiudicamento dei premi di sicura assegnazione e per i premi di onore per estrazione a sorte, ai propagandisti della *Rivista*.

In base alle notizie fornite dagli interessati, risultarono aver diritto al premi di sicura assegnazione i sottosegnati Soci ai quali furono aggiudicati premi da L. 50.— cadauno nel numero a fianco di ciascuno segnato.

ALMEDA PAOLO, Trieste, 2; ANNICELLI EUGENIO, Salerno, 2; BAGNARA Prof. QUINZIO, Spezia, 1; BARBERA EUGENIO, Vercelli, 1; CROSERA ANTONIO, Milano, 2; DE AGOSTINI Rag. LUIGI, Udine, 2; GALLIZIA Geom. FLORIANO, Gemona, 1; LUZZI DOMENICO, Rho, 1; MANFRENUZZI RUGGERO, Belluno, 1; PIOMBI GIULIO, Galliera, 1; ROCCA Geom. GIUSEPPE, Piacenza, 4; SOFFIANTINI A., Codogno, 1; SILVA Rag. ALESSANDRO, Seregno, 1; VASSURA ANDREA, Faenza, 6; LANDUCCI CAMILLO, Lucca, 1; BOEGAN EUGENIO, Trieste, 4; FERRARI FRANCESCO, S. Pietro in Casale, 1.

La sorte poi favorì per i premi d'onore di L. 250 i sottosegnati Soci:

AGAZZI ANTONIO, Erba Incino; ALESSANDRINI CARLO, Pola; ALESSANDRINI GIUSEPPE, Milano; ALMEDA PAOLO, Trieste; ANNICELLI EUGENIO, Salerno; ASTESIANO ENRICO, Genova; BAGNARA Prof. QUINZIO, Spezia; BANDINI Avv. G. B. LUIGI, Multedo; BARATELLI Rag. PIETRO, Bari; BARBERA EUGENIO, Vercelli; BIANCHETTI Ing. GIOVANNI, Milano; BOEGAN EUGENIO, Trieste; BORIONE GIUSEPPE, Torino; BOSSI CARLO, Albino; BOSSI UMBERTO, Milano; BRANCA FELICE, Milano; BRASA GAETANO, Cesena; BRESSAN Ing. CARLO, Gorizia; BRIGANTI GAETANO, Legnano; BRUNELLI GIUSEPPE, Gallipoli; CALZONI FRANCESCO, Bologna; CANTU' Dott. ETTORE, Corteolona; CASOLARI Dott. ARMANDO, Reggio Emilia; CERONI MARIA LUISA, Brisighella; CHIOZZOTTO ANTONIO, Venezia; CINTI GUIDO, Aulla; CISMONDI ALESSANDRO, Genova; COLOMBO ALDO, Morazzone; COLONNA ARTURO, Torino; CORBELLINI GIUSEPPE, Lucca; CRISTANI RAFFAELE, Bologna; CROSERA ANTONIO, Milano; D'ANTONI UMBERTO, Sesto S. Giovanni; DE AGOSTINI Rag. LUIGI, Udine; DELLA PACE ENRICO, Trento; DE ROSSI ANTONIO, Milano; DOMINI Geometra GIACINTO, Vicenza; DUSUATI Ing. FRANCESCO, Vercelli; FARULLA Geom. FRANCESCO, Altare; FASOLI GIOVANNI, Verona; FATINI GIUSEPPE, Arezzo; FEDELI ALDO, Cividale; FELICI RAFFAELE, Roma; FERRARI FRANCESCO, S. Pietro in Casale; FERRETTI MASSIMO, Cuneo; FIACCHI Ing. GIOVANNI, Reggio Emilia; FILICORI Ing. UGO, Firenze; FILIPPI SANDRO, Bozzoli; FILIPPUCCI RODOLFO, Fiorenzuola d'Arda; FOGLIAZZA ARTURO, Stradella; FRIGERI PALMIRO, Cremona; GALLIZIA Geometra FLORIANO, Gemona; GALLOTTI CARLO, Milano; GARGIULO GIULIO, Bologna; GIALLOMBARDO CARMELO, Savona; GIUFFRIDA PIETRO, Catania; GRIECO ERNESTO, Buccino; ISAIA VITTORIO, Alessandria; LAMOITIE ALBERTO G., Pegli; LANDUCCI CAMILLO, Lucca; LAURIA DONATO, Napoli; LONGO Ragion. VITTORIO, Camandona; LUZZI DOMENICO, Rho; MANFREDUZZI RUGGERO, Belluno; MARCHESINI MARIO, Milano; MARCHI AGENORE, Villafranca di Verona; MARCHISIO CARLO, Borgomanero; MAZZINI LORENZO, Lavagna; MONZA Rag. FELICE, Como; MORELLI Prof. ULISSE, Trieste; NARDETTO Don ALESSANDRO, Padova; ORAZI PRIMO, Rimini; PAGLIERINI GARDENIO, Cavanella Po; PALUMBO ANIELLO, Padova; PAOLO AMBROGIO, Piacenza; PAFRI ATEO, Milano; PIOMBI GIULIO, Galliera; PIZZINI Rag. NINO, Bergamo; RIFFALDI LUIGI, Sampierdarena; POGGI Geom. ATTILIO, Novara; PORTA CESARE, Cernobbio; POZZALI TEODORO, Ferrara; QUASSATI ALFREDO, Asti; RANZA ORESTE, Chignolo Po; ROCCA GIUSEPPE, Piacenza; ROSSETTI DELIO, Milano; SANDRINI GIOVANNI, Imola; SILVA Rag. ALESSANDRO, Seregno; SOFFIANTINI ADALGISO, Codogno; SPONZA avv. G. DOMENICO, Rovigno; STROZZI FAUSTO, Casalbuttano; TOZZI CONDIVI Dott. NICOLA, Ripatransone; TRAVI CASIMIRO, Genova; VASSURA ANDREA, Faenza; VEZZANI GIUSEPPE, Modena; VOLPI ANGELO, Rho; VOLPI DOMENICO, Milano; ZANNI GILBERTO LUIGI, Maranello; ZERBO FLAMINIO, Ponzone; ZIOLA GIOVANNI, Sannazzaro de' Burgondi.

RIBASSI E FACILITAZIONI PER I SOCI DEL T. C. I.

NONO ELENCO

(a tutto il 5 settembre 1921)

GIORNALI.

CATANIA. — Periodico Teatrale, Letterario Cinematografico *Rivista d'Arte* (v. Ventimiglia, 100): 10 % (abbonamenti annuali); 20 % (rèclame).

DITTE COMMERCIALI.

CHIETI.

Oggetti di cancelleria. — Stabilimento Arti Grafiche (v. Monterino, Palazzo Mezzanotte): 10 % (stampati); 5 % (oggetti di cancelleria).

MESSINA.

Ristorante. — Select Ristorante Regina - Nuovo Buffet Stazione (v. T. Portalegni): 10 % (sulle consumazioni).

MILANO.

Materiale Elettrico. — Azienda Elettrica « Giocos » (v. Tadino, 38): 10 % (materiale elettrico in genere).

Veterinari. — Clinica Veterinaria-Ambulatorio malattie dei cani (v. Buonarroti, 7): 20 % (interventi chirurgici, visite, ricovero in clinica, ecc.).

PERUGIA.

Articoli fotografici. — F.lli De Marco (corso Vannucci): 10 % (articoli fotografici in genere).

PRATO (Toscana).

Garage. — Garage Mazzoni (v. Giuseppe Verdi, 106 e Giuseppe Mazzini, 107): 5 % (riparazioni, pezzi di ricambio).

ROMA.

Stabilimento bagni. — Società Terme di Chianciano (v. Milano, 34): 33 % (sui biglietti d'ingresso).

Varie. — Umberto Bevilacqua (v. della Lungaretta, 124): 5 % (su tutte le merci, camiceria per uomo, ombrelli, bastoni, ecc.).

SAMPIERDARENA (Genova).

Vernici impermeabili. — Ditta Taricco & C. (corso Vittorio Eman., 60): 5 % (« Elastit » copertura elastica impermeabile per solai, tettoie, serbatoi, ecc.).

SERMONETA (Roma).

Ristorante. — Ristorante Giuseppe Pietrosanti (Sermoneta Stazione): 5 % (sulle consumazioni).

STRADELLA (Pavia).

Varie. — Ditta Maggi Gerolamo (via Vitt. Eman., 23): 5 % (generi non soggetti a monopolio).

TEGIANO (Salerno).

Materiale elettrico - Tessuti. — Ditta Salvatore Gangone (v. Mercanti, 28-30): 50 % (tessuti); 30 % (mercerie, materiale elettrico, lampadine).

TORINO.

Calzature. — Calzaturificio C.ie Unitstat (via Daniele Manin, 1): 5 % (sugli acquisti).

Cancelleria. — Ditta Lorenzo Aimerito (via Garibaldi, 53): 10 % (oggetti di cancelleria).

(continua)

ALBERGHI AFFILIATI AL T. C. I.

TERZO ELENCO (continuazione)

(a tutto il 6 agosto 1921)

S. Pellegrino (Bergamo): *Albergo Aurora*, P. Bassa, 43, Cat. C. Camere 30, letti 50; sconto 10 %.

Sassari: *Albergo Cagliaritano e Italia*, Largo Ittiri, Cat. B. Camere 40, letti 55; sconto 10 %.

Sassello (Genova): *Albergo Sport*, V. di Savona, 5, Cat. C. Camere 16, letti 30; sconto 5 %.

Sulden (Alto Adige): *Grand Hôtel Sulden*, Cat. A. Camere 160, letti 250; sconto 5 %.

Sulmona (Aquila): *Grand Hôtel*, Viale Umberto I, Cat. B. Camere 30, letti 40; sconto 10 %.

Toblaco (Alto Adige): *Hôtel Ampezzo*, Via Nazionale, 140, Cat. B. Camere 20, letti 30; sconto 5 %.

Tolmezzo (Udine): *Albergo alle Alpi*, Via Mazzini, 9, Cat. C. Camere 16, letti 26; sconto 5 %.

Torbole (Trento): *Albergo Ristorante Lago di Garda*, Cat. C. Camere 6, letti 9; sconto 10 %.

Trento: *Hôtel Agnello d'Oro e Sole*, Via Orbi, 4; Cat. C. Camere 49, letti 80; sconto 5 %.

Venezia: *Moderne Hôtel Manin et Pilsen*, V. S. Marco, Cat. B. Camere 120, letti 180; sconto 10 %.

Verona: *Albergo Milano*, Cat. C. Camere 60, letti 80; sconto 10 %.

Vittorio Veneto (Treviso): *Albergo Bertorelli*, Viale Concordia, Cat. C. Camere 15, letti 25; sconto 5 %.

QUARTO ELENCO

(a tutto il 5 settembre 1921)

Abbazia (Ven. Giulia): *Villa Jennette*, Cat. A. Camere 50, letti 80; sconto 10 %. — *Nuova Casa di Cura*, Cat. A. Camere 70, letti 100; sconto 10 %.

Acqui (Alessandria): *Hôtel Vittorio*, Via Garibaldi, Cat. C. Camere 30, letti 40; sconto 10 %.

Badia Prataglia (Arezzo): *Albergo Pensione Bella Vista*, Cat. B. Camere 40, letti 60; sconto 10 %.

Bardonecchia (Torino): *Albergo Sommeiller*, Via Sommeiller, 6, Cat. B. Camere 15, letti 22; sconto 10 %.

Branzi (Bergamo): *Albergo Monaci*, Piazza Vitt. Eman., Cat. C. Camere 30, letti 50; sconto 5 %.

Brescia: *Terminus Hôtel Igea*, Viale Stazione, 5, Cat. B. Camere 40, letti 60; sconto 5 %.

Brembilla (Bergamo): *Albergo Posta*, Via Valletta, 64, Categ. C. Camere 10, letti 20; sconto 10 %.

Calalzo (Belluno): *Albergo alle Alpi*, Cat. C. Camere 12, letti 18; sconto 5 %.

Caprile (Belluno): *Albergo alla Posta*, Via Posta, 45, Cat. C. Camere 25, letti 35; sconto 10 %.

Caravaggio (Bergamo): *Albergo Tre Re*, P. Cavallotti, 2, Cat. C. Camere 12, letti 25; sconto 5 %.

Carbonera (Treviso): *Albergo alla Mignagola*, Cat. C. Camere 3, letti 6; sconto 5 %.

Catania: *Hôtel S. Giorgio*, Via Lincoln, 205, Cat. C. Camere 50, letti 60; sconto 10 %. — *Grande Hôtel Centrale Corona*, Via Etnea, 220, Cat. B. Camere 70, letti 100; sconto 10 %.

Ceresole Reale (Torino): *Hôtel Levanna*, Cat. B. Camere 55, letti 90; sconto

Colico (Como): *Albergo Risi*, Cat. C. Camere 32, letti 48; sconto 5 %.

Firenze: *Grand Hôtel Baglioni*, P. Unità Italiana, Cat. A. Camere 130, letti 150; sconto 10 %.

Ghedi (Brescia): *Albergo del Sole*, V. Garibaldi, 5, Cat. C. Camere 3, letti 6; sconto 20 %.

Grosseto: *Albergo La Nuova Grosseto*, Piazzale della Stazione, Cat. C. Camere 23, letti 38; sconto 10 %.

Lavarone (Trento): *Hôtel des Alpes*, V. Chiesa, 10, Cat. C. Camere 10, letti 28; sconto 10 %.

Levico (Trento): *Grand Hôtel Belle Vue & Russie*, Viale Vitt. Eman., Cat. A. Camere 110, letti 150; sconto 10 %.

Macugnaga (Novara): *Albergo Milano*, Via Borca, 16, Cat. C. Camere 14, letti 20; sconto 5 %.

Merano (Alto Adige): *Hôtel Minerva*, Cat. B. Camere 70, letti 80; sconto 10 %.

Milano: *Hôtel du Nord e des Anglais*, Piazzale Stazione, Cat. A. Camere 96, letti 130; sconto 5 %. — *Albergo Vecchio Cervo*, Viale P. Umberto, 14, Cat. C. Camere 40, letti 50; sconto 10 %.

Millesimo (Genova): *Albergo Italia*, Via Trento Trieste, 57, Cat. C. Camere 16, letti 20; sconto 5 %.

Monsummano (Lucca): *Albergo del Bagno*, Via Grotta Giusti, 572, Cat. C. Camere 21, letti 32; sconto 5 %.

Montecatini (Lucca): *Hôtel Villa Tamerici*, Viale della Pace, Cat. B. Camere 20, letti 30; sconto 10 %.

Padova: *Albergo Fanti & Stella d'Oro*, P. Garibaldi, 1, Cat. B. Camere 75, letti 100; sconto 5 %. — *Albergo Stazione*, Cat. B. Camere 40, letti 60; sconto 5 %.

Passo Pordoi (Trento): *Albergo Col di Lana*, Viale Passo Pordoi, Cat. C. Camere 18, letti 36; sconto 5 %.

Pavullo nel Frignano (Modena): *Albergo della Posta*, Via Giardini, 9, Cat. C. Camere 15, letti 22; sconto 5 %.

Pellegrino (Parma): *Albergo i due Fratelli*, V. Mazzini, Cat. C. Camere 25, letti 45; sconto 10 %.

Piacenza: *Albergo S. Savino*, V. Giulio Alberoni, 8-10, Cat. C. Camere 8, letti 12; sconto 5 %. — *Albergo Roma*, Via Cittadella, Cat. B. Camere 36, letti 60.

Pinguente (Ven. Giulia): *Albergo alla Fontana*, Cat. C. Camere 10, letti 14; sconto

Poppi (Arezzo): *Albergo Pensione Casentino*, Cat. B. Camere 30, letti 40; sconto 10 %.

Portogruaro (Venezia): *Albergo Bompan*, V. Vitt. Eman., 66, Cat. C. Camere 24, letti 29; sconto 10 %.

Riva sul Garda (Trento): *Hôtel Belle Vue e Sole d'Oro*, Cat. B. Camere 30, letti 45; sconto 10 %.

Recoaro (Vicenza): *Albergo alla Stazione*, Viale della Staz., 14, Cat. C. Camere 15, letti 28; sconto 10 %.

Rogliano (Cosenza): *Albergo Ristorante Milanese*, C. Umberto I, 66, Cat. C. Camere 12, letti 22; sconto 10 %.

Salerno: *Albergo Diana*, Via Garibaldi, Cat. B. Camere 50, letti 80; sconto 5 %.

S. Giorgio di Nogaro (Udine): *Albergo all'Italia*, V. Aquileia, Cat. C. Camere 10, letti 16; sconto 10 %.

S. Remo (Porto Maurizio): *Hôtel S. Remo - Molinari*, Categ. C. Camere 40, letti 50; sconto 5 %.

S. Sebastiano Curone (Alessandria): *Albergo della Corona*, V. Vitt. Eman., Cat. C. Camere 5, lètti 10; sconto 10 %.

Taormina (Messina): *Hôtel Beau Sejour*, V. Provinciale, 13, Cat. B. Camere 40, letti 65; sconto 10 %.

Tirano (Sondrio): *Albergo Stelvio e Posta*, V. Nazionale, Cat. B. Camere 20, letti 30; sconto 10 %.

Valmadrera (Como): *Albergo S. Giuseppe*, Valletta S. Giuseppe, 6, Cat. C. Camere 7, letti 7; sconto 10 %.

Venezia: *Albergo Giorgione*, SS. Apostoli, 4589; Cat. C. Camere 60, letti 100; sconto 10 %.

Ventimiglia (P. Maurizio): *Albergo del Commercio*, Via Tenda, 1, Cat. C. Camere 16, letti 22; sconto 20 %.

Verona: *Albergo Ristorante Gabbia d'Oro*, C. Borsari, 4-6, Cat. C. Camere 35, letti 50; sconto 5 %.

Vinadio (Cuneo): *Albergo Italia*, V. Nazionale, 42, Cat. C Camere 12, letti 16; sconto 10 %.

Volterra (Pisa): *Albergo Ristorante Nazionale*, Via Marchesi, Cat. B. Camere 40, letti 50; sconto 20 %.

(1) *Vedi norme per l'affiliamento a pag. 761 della Rivista di Luglio.*

NOTIZIE ED ECHI

Un nuovo carburatore a petrolio.

Il problema dell'alimentazione dei motori a benzina mediante petrolio ha raggiunto, segnatamente nei trasporti industriali, una importanza vitale in quanto che il costo della benzina, malgrado sia ora alquanto diminuito, è sempre eccessivo per l'esercizio dei trasporti di merce povera e, in parecchi casi, nettamente proibitivo.

L'impiego del petrolio consentirebbe teoricamente di ridurre la spesa nell'esatto rapporto che passa fra il prezzo della benzina e quello del petrolio stesso, ma questo, evidentemente, può sussistere soltanto alla condizione che il consumo non sia maggiore, che la forza sviluppata non sia minore e che il motore non sia danneggiato da incrostazioni o da altri inconvenienti ai quali corrisponderebbe un aggravio nella spesa di manutenzione.

Diversi apparecchi sono in questi ultimi tempi apparsi sul mercato, e alcuni di essi possono dirsi buoni, in quanto che consentono ai motori una notevole regolarità di funzionamento e permettono un considerevole risparmio di carburante. Non sono tuttavia privi di inconvenienti, ben noti ai tecnici e che non è pertanto qui il caso di menzionare dettagliatamente. Per chi non sia profondo o quanto meno esperto in termodinamica ricorderemo soltanto che alcuni tipi di carburatori a petrolio, per l'eccessivo riscaldamento dell'aria aspirata, hanno per effetto di dilatare eccessivamente la miscela con diminuzione conseguente della potenza del motore. Inoltre si verifica quasi sempre, sulle sedi delle valvole, nelle camere di scoppio e sul fondo dei pistoni, un deposito di nerofumo, che in assai breve spazio di tempo provoca incrostazioni di forte spessore. Ciò indipendentemente dal fatto che non sempre il petrolio viene ad essere completamente utilizzato, per la denaturazione che ne deriva, decomponendosi una parte di esso in idrocarburi più leggeri e in nerofumo.

Si afferma finalmente che, per quanto riguarda il funzionamento pratico dei carburatori a petrolio attualmente in commercio, è da notare, in via generale, che essi richiedono un'assidua manovra per il passaggio dal basso all'alto regime, e per la ripresa dopo le fermate. Tale manovra consiste nella apertura e chiusura di due o più rubinetti destinati a mettere in azione gli organi funzionanti a benzina in luogo di quelli funzionanti a petrolio, o viceversa; in generale si debbono anche manovrare prese d'aria supplementare per correggere il titolo ai diversi regimi; in una parola l'attenzione del conduttore è continuamente impegnata per poter trarre dall'apparecchio il suo regolare rendimento. Se ciò è tollerabile per lunghi tragitti in pianura, diviene molesto e proibitivo per i trasporti su strade accidentate ove l'attenzione del conduttore deve essere integralmente riservata alla direzione della macchina.

Una casa italiana ha ora trovato e costruito e sta mettendo in commercio un nuovo tipo di carburatore a petrolio, chiamato « Idropetrol Eureka ». Questo apparecchio sarebbe studiato sotto un punto di vista essenzialmente pratico, quello cioè di poter utilizzare il petrolio senza che si abbia a richiedere, da parte del conduttore, diverse o maggiori cure per il motore di quanto non competano all'ordinario funzionamento con benzina. Sarebbero inoltre evitati gli inconvenienti più sopra esposti.

Il nuovo carburatore si basa su esperienze compiute, le quali avrebbero esaurientemente stabilito che non è possibile fare assegnamento sul solo riscaldamento della miscela aria-petrolio, per assicurarne il corretto funzionamento ad un motore costruito per benzina. Si è riconosciuta indispensabile l'aggiunta alla miscela di una certa percentuale di vapore acqueo destinato ad abbassare la temperatura di esplosione assorbendo una certa quantità di calorie; a restituire queste calorie sotto forma di aumento nella potenza di espansione; ad impedire la dissociazione dei gas di petrolio evitando la formazione di nerofumo; ad impedire la condensazione del gas di petrolio sulle pareti del cilindro durante la fase di aspirazione e di compressione, evitando così che il petrolio passi al carter a diluire l'olio lubrificante.

Le prove pratiche che seguirono alle esperienze di laboratorio pienamente confermarono il buon esito di queste. Sembrerebbe perciò che veramente l'*Idropetrol* sia un apparecchio semplice e pratico e risolva in modo completo la sostituzione a pari peso e con pari rendimento del petrolio alla benzina senza che ne derivi alcun inconveniente al motore, od una qualsiasi complicazione nella guida della macchina.

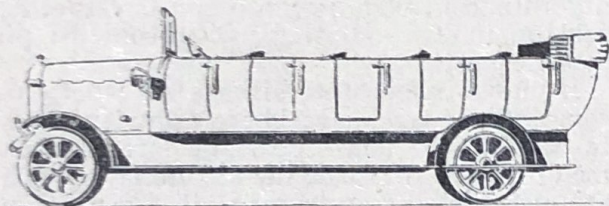
Nuove norme sulla circolazione automobilistica e motociclistica.

L'on. Soleri ha inviato il seguente telegramma circolare:

« Il Governo ha deliberato, per considera-
« zioni analoghe alla circolare 16 giugno 1921
« n. 82293 e circolare telegrafica 25 giugno
« 1921, di concedere autorizzazione agli *Uffici*
« *di Registro* di ricevere, dal giorno 20 agosto
« corrente, con effetto anno solare 1921, il pa-
« gamento, da effettuarsi non oltre il 30 set-
« tembre 1921, delle tasse automobilistiche per
« uso privato e delle tasse per motocicli e mo-
« tocarrozzette d'uso privato, nella misura di
« quattro dodicesimi della tassa annuale.

« Gli Intendenti informino la Camera di
« Commercio e stampa ».

Omnibus automobili con char-à-bancs.

L'impiego dei grandi *char-à-bancs* automobili, sia per il servizio pubblico, sia per i lunghi viaggi di comitive turistiche, si diffonde sempre più. Questi ultimi viaggi effettuati con tale mezzo sono divenuti tipici a Londra per la *season* relativa ai viaggi su strade, dove essi sono considerati come una forma ideale di divertimento istruttivo. Normale è divenuto il regolare servizio di questi omnibus automobili che trasportano gli abitanti di Londra alle principali stazioni balneari ed al mare. Normali pure i viaggi di comitive comprendenti ampi itinerarii, che vengono fissati all'occasione ed ai quali il pubblico, che vi si è appassionato, non manca mai, tanto da doversi ricorrere a lunghe prenotazioni, sebbene tali viaggi comprendano un numero rilevante di automobili.

OMNIBUS DA TURISMO.

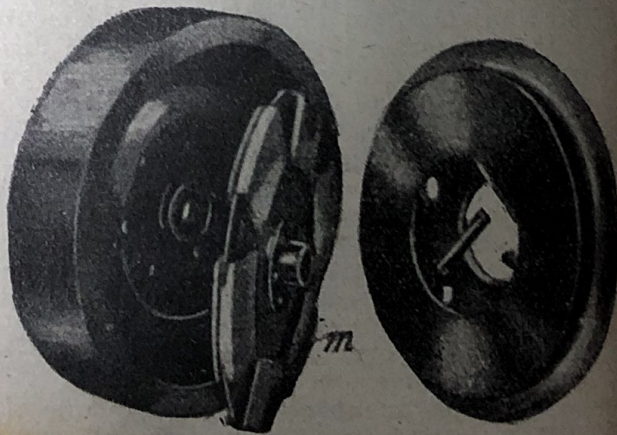
Il tipo di questi veicoli nella loro apparenza esterna risponde allo schema della figura che pubblichiamo.

In alcuni casi queste automobili hanno una sensibile larghezza trasversale e la loro carrozzeria sormonta le ruote ed è resa capace di quattro posti per ogni fila, utilizzandosi allo scopo per le ruote una carreggiata più ampia e permettendo con una sola porta ed un corridoio centrale il facile accesso a tutti i posti.

Un problema lungamente discusso è stato quello di determinare, nel rapporto della convenienza commerciale, la capacità di carico di questi omnibus. In generale vale per essi pure la regola che quanto più l'unità è potente, tanto minore è la spesa per passeggero, o per tonnellata di merce trasportata. Il tipo massimo si aggira sulle tre tonnellate di carico utile, con una capacità di percorso medio di circa 100 km. al giorno. Gli elementi per valutare la spesa di trasporto per chilometro dipendono in primo luogo dal consumo di combustibile, spese per personale, gomme e riparazioni, in secondo luogo dalle tasse, ammortamenti, assicurazioni, ecc. Un veicolo del genere a pieno carico, colle tariffe consentite, può dare un utile rilevante; ma le cose possono mutare in rapporto alla convenienza industriale se il carico non è completo.

Gli è perciò che molti preferiscono utilizzare omnibus con portata utile minore (da 15 a 16 passeggeri) rappresentante, bagaglio compreso ,un carico di 14 tonn. circa. Essi hanno a loro favore la possibilità di applicare alle ruote i pneumatici anzichè le gomme piene, quindi di consentire, con eguale *comfort*, una velocità maggiore, quella di poter percorrere strade in cui la carreggiata stradale è minore. Si noti infine, per ciò che riguarda il consumo di benzina, che nei motori a scoppio l'aumento della potenza induce nel consumo unitario di combustibile una riduzione trascurabile.

Frizione nelle automobili a dischi di legno.

Le recenti vetturette americane ed inglesi portano alcune particolarità che sono meritevoli di menzione; per esse si è voluta conciliare la comodità del servizio coll'economia della costruzione. Una delle più interessanti è l'impiego del legno per costituire i dischi mobili della frizione. Se ne ha un esempio

FRIZIONE PER VETTURETTE A DISCHI MOBILI DI LEGNO.

nella figura che pubblichiamo e che rappresenta aperta la frizione a disco piano. Il disco mobile indicato in *m* è formato di una piastra metallica rivestita con blocchi di legno in settori distinti. La figura stessa indica chiaramente il modo di applicazione. Come è noto per le frizioni piane delle piccole vetture, si usano composizioni speciali di sostanze capaci di forte attrito a secco, sostanze che hanno ricevuto in commercio nomi diversi convenzionali. Ma il legno non era stato impiegato fino ad ora; e il costruttore assicura che si ottiene in tal modo una frizione dolce e di durata presso che indefinita.

Sistema speciale di "capote" per omnibus automobili di grande lunghezza.

Questo sistema di *capote*, rappresentato nella figura che pubblichiamo, costituisce una invenzione semplice e modesta; ma essa ha tuttavia una certa importanza per la pratica. Già è fastidioso il montaggio della *capote* nei veicoli ordinari; ma la difficoltà diviene ben maggiore coi *char-à-bancs* di 30 viaggiatori; e se anche non si fosse potuto risolvere il problema di montare la *capote* con *un solo uomo*, come era il proposito voluto, era interessante trovare modo che il montaggio avvenisse col minimo di fastidio alle persone e colla maggiore rapidità, come può essere necessario, se all'improvviso si scateni un temporale.

SISTEMA HAPGOOD PER "CAPOTE" DI VETTURE AUTOMOBILI A CHAR-A-BANCS.

Col sistema Hapgood, rappresentato nella figura, oltre al rendere agevole e rapido il montaggio, è evitata la presenza di numerose aste verticali di sostegno, colleganti la *capote* alle sponde del veicolo, le quali recano noia al viaggiatore e ne disturbano la visuale. La novità del sistema sta nel modo di sostenere la *capote* nel senso della lunghezza, che non richiede sostegni intermedii, o tutto al più un solo sostegno per gli omnibus assai lunghi. La *capote*, in questo sistema, è sostenuta con fili metallici fortemente tesi, fra due sostegni uniti al paravento, e due piccoli arganelli nella parte posteriore. I fili si avvolgono anteriormente sulle carrucole *a a* e vengono tesi posteriormente cogli arganelli *A A* provvisti ciascuno di un arpionismo di arresto. A fili tesi lo scorrimento della *capote*, che è irrigidita con traversi di legno a regolari distanze, non presenta alcuna difficoltà.

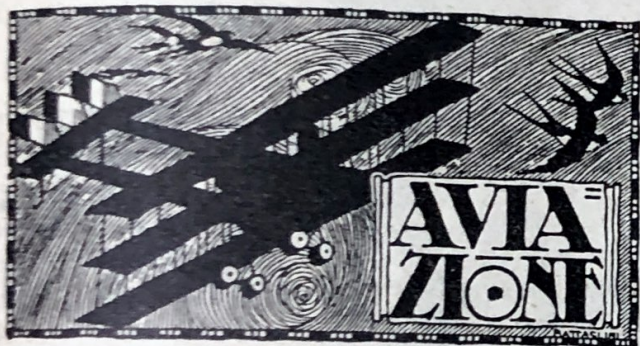
L'illuminazione elettrica per i bicicli ordinarii ed i motocicli.

È questa una disposizione ideata dalla *Art. Metal Works* di New York, che ha trovato in alcuni paesi europei, e specie in Francia, assai favorevole accoglienza. Le particolarità del sistema risiede in ciò che, tanto pel fanale anteriore quanto per quello posteriore, l'illuminazione è ottenuta senza impiego di batteria d'accumulatori, e cioè col mezzo di un piccolissimo alternatore mosso per semplice contatto (frizione) dalla ruota posteriore del biciclo o motociclo. Come si vede dal disegno (figura 1) l'asse dell'alternatore *A* porta una piccola carrucola *b* che è in contatto laterale colla copertura del pneumatico; si ottiene così la rapida rotazione necessaria a sviluppare la corrente elettrica. Dal generatore con opportuni fili conduttori sono alimentati i fari anteriore e posterio-

FIG. I. - ILLUMINAZIONE ELETTRICA PER BICICLO E MOTO.

NOTIZIE ED ECHI

FIG. 2. - APPLICAZIONE DELL'ILLUMINAZIONE ELETTRICA CON ALTERNATORE AD UN BICICLO E AD UN MOTOCICLO.

re (*F*, *f*). La fig. 2 indica il modo di applicazione su biciclo o motociclo. Il veicolo genera così nel movimento la corrente che gli è necessaria. Il generatore funziona automaticamente; il suo asse è montato su perni a sfere, e la sua costruzione è tale da assicurargli una grande durata. Come alla figura 2, il montaggio dell'apparato è estremamente semplice. Il sistema ha il vantaggio di produrre la luce quando occorre senza inutile spreco.

Collaudo di materiali aeronautici ceduti al Governo spagnolo.

Il Governo spagnolo ha fatto recentemente un importante acquisto di materiale aeronautico italiano.

Per il più leggero, tale acquisto ha compreso due dirigibili completi del tipo « O », due palloni osservatori italiani, con rispettivi autoverricelli, due palloni sferici, una navicella paracadute, alcuni paracadute individuali, alcuni paracadute postali, ecc.

Dei predetti materiali interamente costruiti dallo Stabilimento di Costruzioni Aeronautiche, fatta eccezione soltanto per i motori dei dirigibili e per gli autoverricelli, si è proceduto, alla presenza dei delegati spagnoli, ad un accurato collaudo che ha posto in evidenza, ancora una volta, le qualità dei prodotti della tecnica italiana del più leggero.

I dirigibili del tipo « O », ossia Osservatore, hanno dimostrato la loro potenzialità di carico (1400 kg.), di velocità (91 km. all'ora) e di autonomia (2200 km.), potenzialità veramente alta per la piccola cubatura dell'aeronave (3600 metri cubi). Durante la guerra, ha dato ottime prove, nell'esplorazione contro i sottomarini, tenendo più volte l'aria per oltre 14 ore continue e dimostrando di possedere elevate qualità di sicurezza, dovute sia alla propria costituzione, sia alla disposizione dei gruppi-motopropulsori, di cui il motorista può sorvegliare assiduamente il funzionamento e riparare con facilità un'eventuale avaria.

È noto del resto che di tali aeronavi già ne furono acquistate negli Stati Uniti d'America e nella Repubblica Argentina.

Anche i palloni osservatori italiani comparvero durante la guerra a sostituire il drachen tedesco, superandolo nettamente sotto tutti gli aspetti, ed ebbero larga diffusione negli eserciti alleati (Francia, Inghilterra, Stati Uniti). È un apparecchio ormai così noto che inutile sarebbe illustrarne le caratteristiche.

Quanto al pallone sferico italiano, esso ha, tra le altre, la caratteristica di sostenere la navicella mediante un sistema di piè d'oca che partono da una zona di catenarie collegate al pallone. Tale sistema in confronto a quello della solita rete che circonda completamente l'involucro, presenta molti vantaggi, tra cui la maggior robustezza a parità di peso o il minor peso a parità di robustezza. Nell'ultima gara Gordon Bennett (disputata in America l'anno passato) un pallone di questo tipo vinse la coppa di durata.

La navicella-paracadute (tipo Nobile), è la applicazione al pallone-osservatorio del principio per cui una parte d'un aereo, e precisamente quello contenente la parte più preziosa del carico, si distacca dal rimanente e scende a terra mediante un paracadute. Si evita in tal modo totalmente per gli aeronauti la necessità di compiere lo sforzo morale di gettarsi nel vuoto e si elimina in gran parte il pericolo di lesioni nell'arrivo a terra. Nel collaudo per la cessione alla Spagna, ed alla presenza di delegati francesi ed americani, l'ing. Zezi del-

lo Stabilimento compì personalmente la prova della navicella-paracadute, lasciandosi cadere da soli 250 metri ed arrivando a terra in perfette condizioni. Benchè la piccolezza del carico composto della semplice navicella di vimini e da una persona sola, rendesse più lenta l'apertura del paracadute, il cui diametro è di circa 14 metri, pure il funzionamento dell'apparecchio fu perfetto ed il paracadute si aprì completamente in poco più di sei secondi, dopo che la navicella ebbe percorso circa 75 metri di altezza.

Dal punto di vista tecnico tale prova presentava un reale interesse in quanto ha dato qualche consiglio per evitare agli aeronauti la possibilità di essere lanciati fuori della navicella.

I paracadute individuali del tipo italiano sostituirono durante la guerra il tipo francese, da cui si differenziano sostanzialmente per un più sicuro ed uniforme sistema di apertura. Il collaudo fu compiuto con lancio da un dirigibile in piena corsa e dette come sempre, ottimo risultato.

Quanto ai paracadute postali, essi sono frutto di un recente studio dello Stabilimento e risolvono il problema di permettere con tutta sicurezza la discesa a terra, sia dal dirigibile che dall'aeroplano, di un carico il cui peso può raggiungere i 25 kg. Di tale apparecchio sono tuttora in corso sistematiche esperienze come pure si stanno compiendo su modelli prove di carattere scientifico, per un completo studio aerodinamico del paracadute in generale.

Fari ad acetilene per la navigazione aerea.

Prossimamente nuovi tipi di fari saranno posti lungo la linea aerea Parigi-Londra che assicureranno la individuazione della rotta con grande sicurezza, a forti distanze, anche nelle notti più oscure.

Ogni faro proietterà un raggio di intensità luminosa di 100.000 candele e funzionerà automaticamente, accendendosi al tramonto e spegnendosi all'alba.

Tre fari principali saranno dislocati fra Londra e la Manica, altri di minore portata sugli aerodromi di Lympe e di Croydon.

L'illuminazione dei fari sarà ad acetilene ed avrà il funzionamento automatico assicurato da una speciale valvola, per cui potrà restare in opera sei mesi senza che sia necessario toccare i fari.

In caso che il manicotto si bruciasse o si guastasse, l'apparecchio automaticamente sostituisce quello fuori uso.

Nuova linea di navigazione Italia-Canadà.

Finora mancava dal Mediterraneo in genere e dall'Italia in ispecie una comunicazione diretta col Canadà, paese così vasto e così ricco da essere certamente uno dei più interessanti da tutti i punti di vista. Il Canadà, oltre che essere un'ottima fonte per i nostri rifornimenti, oltre che poter diventare uno sbocco di largo impiego della nostra emigrazione, è anche molto interessante dal punto di vista del movimento turistico, dato che l'elemento più ricco canadese è spinto per la sua educazione e per i bisogni di riposo periodico, a muoversi. Il Mediterraneo senza dubbio richiama molto l'attenzione dell'elemento turistico e una buona comunicazione fra il Canadà e l'Italia può sviluppare grandemente il movimento turistico canadese verso il Mediterraneo. In conseguenza, la « Navigazione Generale Italiana », d'accordo colla grande organizzazione canadese ferroviaria-marittima « Canadian Pacific Railway Coy » ha inaugurato una linea diretta di navigazione tanto per passeggieri che per merci tra l'Italia ed il Canadà. Tale linea, che per ora è servita da due grandi transatlantici: il *Caserta* della Navig. Gen. Italiana di tonn. 7027 di stazza e il *Montreal* della Canadian Pacific di tonn. 9500, ha partenze alternate da Genova e da Trieste con toccate regolari a Napoli per i porti di Quebec e Montreal durante l'apertura della navigazione del San Lorenzo e per il porto di St. John quando tale navigazione è chiusa dai ghiacci. I vapori suindicati sono dotati di ottime installazioni di cabina e rispondono ai requisiti del *comfort* moderno. Le prime partenze si ebbero da Genova il 26 luglio col piroscafo *Caserta*, e col piroscafo *Montreal* il 27 luglio da Montreal per Napoli e Trieste. Questo servizio prevede anche il rilascio di biglietti ferroviari per qualsiasi destinazione interna del Canadà, come pure il rilascio di biglietti ferroviari per l'interno dell'Italia. Inoltre sono stati presi accordi affinchè i passeggieri possano dai porti italiani proseguire per le varie destinazioni del Mediterraneo servite da linee regolari italiane, specialmente dal Lloyd Triesti-

no e dalla Società Italiana di Servizi Marittimi. La Navigazione Generale Italiana ha assunto in Italia l'Agenzia Generale della Canadian Pacific Railway e la Canadian Pacific Railway ha assunto l'Agenzia Generale per il Canadà della Navigazione Generale Italiana.

Come si vede a questa iniziativa si sono associati i principali interessi italiani e canadesi in materia di trasporti, in modo da offrire ai passeggieri tutte le agevolazioni possibili.

Costruzioni marittime in Cina.

Anche la Cina scende nell'arringo delle costruzioni marittime. Per ora essa fabbrica navi con acciaio proveniente dall'estero, ma non è certo lontano il giorno in cui questo paese, dalle immense risorse, potrà provvedere da solo ai suoi bisogni.

A Shangai sono in costruzione parecchie navi e chi costruisce è prevalentemente mano d'opera cinese. Quattro piroscafi da 10 mila tonnellate e otto di oltre 10 mila tonnellate sono costrutti sotto la direzione degli Stati Uniti che forniscono anche l'acciaio necessario. Per altre sei navi da 8000 tonnellate l'iniziativa è del Governo inglese e altre sette navi da 5000 tonnellate si eseguiscono sotto la direzione di case industriali inglesi per conto del Governo cinese.

I porti del Reno.

I porti del Reno sono d'ordinario citati come i prototipi per gli impianti relativi alla navigazione interna, in quanto godono di una situazione privilegata per un complesso di ragioni.

Essi pure adempiendo ad una funzione importantissima nel regime dei trasporti, sono in generale in *deficit*, soprattutto per la forte concorrenza che si fanno reciprocamente, che li costringe a tariffe eccessivamente basse.

Tuttavia sarebbe eccessivo inferirne che non sia conveniente l'entrare in simili intraprese. A parte la notevole economia nel costo dei trasporti si deve osservare che l'esercizio di questi porti influisce indirettamente sulla prosperità delle città a cui servono, sia perchè dànno incremento a tutti i servizi industriali municipalizzati dai quali le città ricavano utili cospicui, sia perchè le industrie impiantate nel porto accrescono il capitale fiscalmente perseguibile a beneficio della città.

A Mannheim, per esempio, in cinque anni il capitale delle industrie nuove sorte nell'ambito del porto industriale si è valutato in 5.800.000 marchi, e a questo aumento si calcola corrisponda un aumento di imposte dirette di 70.000 marchi circa.

Se ne deve concludere che l'esercizio di un porto può essere, ed anzi è probabile sia, per se stesso in disavanzo, ma considerato nel quadro generale dell'organismo cittadino, esso ha una influenza notevole sulla prosperità generale.

Per il Parco Nazionale dell'Abruzzo.

Al Parco Nazionale dell'Abruzzo, di cui ebbe ad occuparsi questa *Rivista* (numero di novembre 1918), ha dedicata la propria attività la benemerita Associazione « Pro Montibus », la quale ha intenzione di prendere in affitto una zona più vasta possibile di boschi della regione, già facente parte dei Comuni di Pescasseroli ed Opi, di proprietà comunale, e che costituiva la riserva di caccia donata al Re e da questi restituita alla collettività.

È in progetto la costituzione di un rifugio-istituto-albergo, ove dovrebbero svolgersi le ricerche biologiche, botaniche, forestali, aerologiche, ecc., e che sarà congiunto alla strada carrozzabile da una mulattiera.

Nel mese di agosto una carovana di personalità percorse la zona riservata al primo nucleo del parco, ammirandone una prima utilizzazione pratica nel campo dell'Associazione Scoutistica Cattolica Italiana, che vi raccolse più di 500 giovani d'ogni parte d'Italia.

Un nuovo rifugio alpino.

Il 9 agosto scorso venne inaugurato il Rifugio Bernasconi del C. A. I. Sezione di Milano, posto sulla punta segnale del Monte Tresero m. 3100.

Consta di un solo locale con sette cuccette e cucina economica.

Le chiavi si possono ritirare presso la Sezione di Milano del C. A. I. Le Guide possono ritirarle anche presso il Grand Hôtel Clementi a S. Caterina Val Furva. La punta del Monte Tresero si raggiunge in 4 ore da S. Caterina Val Furva (Sondrio).

NOTIZIE LEGALI

Rispondiamo pubblicamente in questa rubrica a quesiti che ci furono posti da nostri Soci e intorno ai quali provocammo il parere dei competenti organi; pubblichiamo anche recenti disposizioni di carattere legale che interessano il turista.

I cartelli e le targhe del Touring sono esenti da tasse.

I cartelli del Touring posti lungo le strade per indicare le distanze o segnalare gl'incidenti stradali e quindi esposti nell'interesse esclusivo del pubblico e della pubblica incolumità e sicurezza, sono esenti da tassa di bollo ai sensi dell'art. 22 N. 2 della legge 4 luglio 1897, N. 414. Anche le targhe che il Touring cede ai propri affiliati (albergatori, farmacisti, medici, meccanici, conduttori di garages, ecc.) godono dell'esenzione della tassa di bollo stabilita dall'art. 2 del Regio Decreto 21 novembre 1915, N. 1643, trattandosi di avvisi indicanti un genere di commercio, di professione, arte o industria, destinati per l'affissione nei luoghi esterni di ciascun esercizio e dichiarati esenti dall'art. 37 prima parte, della suindicata legge 4 luglio 1897, N. 414. Lo stesso è da dirsi delle targhe portanti la leggenda « Touring Club Italiano, benzina, lubrificanti, ecc. », affisse presso i magazzini nei quali si vendono tali prodotti, tenuto conto che le dette targhe non hanno lo scopo di *réclame* pel Touring, essendo soltanto destinate a far conoscere i locali nei quali si vendono i prodotti medesimi ed avendo quindi carattere di semplici insegne od iscrizioni indicanti un genere di commercio.

I comuni non possono imporre tasse sugli automezzi.

In base all'art. 5 della legge 24 settembre 1920, N. 1301 (tariffa della tassa sui motocicli, automobili, motoscafi) in vigore dal 1° gennaio 1921, i Comuni e le Provincie percepiscono delle quote fisse di compartecipazione alla tassa governativa sui velocipedi, motocicli, automobili e motoscafi, che sono state stabilite in base alla legge 6 gennaio 1918, N. 135. L'art. 12 di tale legge prescrive: « È vietato ai Comuni d'imporre alcuna tassa sui veicoli contemplati nella presente legge ». Quindi i Comuni non possono imporre tasse nè sulle auto, nè sui motocicli e cicli, nè sugli autoscafi e nemmeno sulle barche alle quali vengano applicati motori fuori bordo perchè anche per questi si paga la stessa tassa di circolazione degli autoscafi.

Limitazioni nell' uso di motocarrozzette (sidecar).

Come è noto la tassa per i *sidecar* è applicabile unicamente ai motocicli ed alle motocarrozzette a non più di due posti, oltre quello del conducente. Quando la struttura del veicolo consente l'uso di più di due posti si applica la tassa prescritta per le automobili (legge 24 settembre 1920, N. 1301). Nel caso invece che sopra una motocicletta a due posti con carrozzetta ad un solo posto si trovassero più di due persone oltre il conducente, non dovrebbe essere elevata contravvenzione per essere stata pagata la tassa per circolazione di *sidecar* anzichè quella per circolazione di automobile.

La contravvenzione però può essere elevata in base alle norme di polizia stradale. L'articolo 12 del regolamento 16 dicembre 1897 sulla circolazione dei velocipedi vieta infatti di condurre o di far salire sul velocipede un numero maggiore di persone di quello che comporti il tipo medesimo e la Corte di Cassazione di Roma, con sentenza 3 ottobre 1911, giudicò che il divieto contenuto nel regolamento sui velocipedi di far montare sul veicolo un numero di persone superiore a quello che comporta il suo tipo, si applica anche ai motocicli.

Contravvenzioni per targhe anteriori di autocarri non leggibili.

Com'è noto, l'art. 25 del regolamento 2 luglio 1914, N. 811, stabilisce che ogni veicolo deve essere fornito tanto nella parte anteriore quanto nella parte posteriore di una targa metallica di riconoscimento fissata al telaio in modo permanente all'atto del rilascio della licenza ed a cura della Prefettura o dell'Ufficio speciale da essa delegato. Qualora però l'applicazione della targa nella parte anteriore possa riuscire di ostacolo al normale funzionamento del radiatore, le indicazioni contenute nella targa potranno essere poste in vernice sul davanti dei veicoli.

È invalsa la consuetudine di applicare i numeri a vernice direttamente sul radiatore, ma per il riscaldamento in breve tempo la vernice si scioglie ed i numeri non sono più facilmente leggibili. Ciò ha dato luogo a parecchie contravvenzioni, sulla cui fondatezza dal punto di vista legale non vi è dubbio, poichè l'art. 5 sopra citato prescrive:

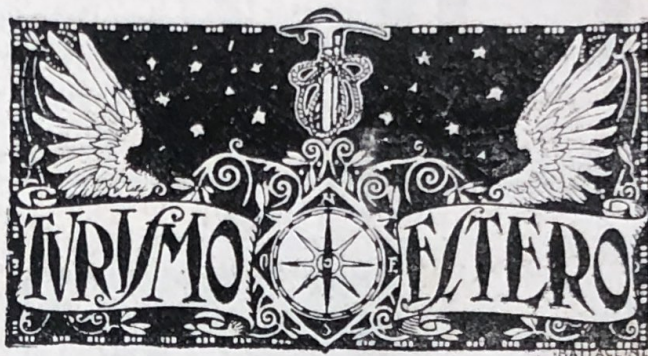
« È obbligo tenere pulite le targhe in modo che i numeri siano sempre facilmente leggibili ».

È pertanto opportuno provvedere o alla conservazione dei numeri posti in vernice o all'applicazione di una targa anche anteriore alla vettura.

NOTIZIE ED ECHI

Il 4° Congresso forestale ed il 1° del carbone bianco.

Dal 25 al 28 luglio ha avuto luogo in Udine il 4° Congresso forestale ed il 1° del carbone bianco nel quale si trattarono importanti questioni, particolarmente per lo studio dei rapporti fra l'drografia e la sistemazione delle foreste. Il Congresso diede luogo anche ad alcune importanti escursioni in Carnia, nella Selva di Ternova e sul Carso.

Per cortesia del nostro Console di Udine, signor Rubazzer, possiamo pubblicare alcune interessanti fotografie che mostrano la bellezza e l'importanza della Selva di Ternova, regione montana di ben 17.000 ettari, con una rete stradale di quasi 200 km., sulla soglia della quale trovasi il famoso « Re della Foresta », un abete alto 46 metri e con un diametro base di 2 metri e mezzo.

Angherie ed esosità americane.

Più volte la nostra *Rivista* ha lamentato inconvenienti relativi ai passaporti, ai passaggi di frontiera ed alle questioni doganali che ostacolano, quando non paralizzano addirittura, il libero sviluppo dei traffici; e purtroppo molte volte si son lette su giornali e su riviste straniere lamentele del genere, espresse in forma assai vivace ed a volte addirittura diffamatoria.

È bene però si sappia che « se Messene piange, Sparta non ride! ». Ecco infatti alcune disposizioni relative al servizio passaporti degli Stati Uniti, che denotano una organizzazione burocratica davvero in contrasto con la tradizionale semplicità e praticità americana.

Ce le comunica un nostro egregio Socio:

NELLA SELVA DI TERNOVA (A M. 950). (*Fot. Brisighelli*).

NOTIZIE ED ECHI

« Il passeggero di nazionalità non americana che si reca negli Stati Uniti d'America, è tenuto a pagare, in più del prezzo del viaggio, otto dollari per la così detta *U. S. Head Tax,* percepita dal Governo americano e che è una specie di tassa di soggiorno piuttosto pesante a carico degli stranieri. Lo straniero deve poi riempire un certo modulo o questionario il quale contiene, fra l'altro, delle domande strane, per non dire antiquate. Per gl'italiani infatti si richiede (contrariamente a quanto è fatto per tutti gli altri Paesi) anche di dichiarare se si è « di razza del Nord d'Italia o di razza del Sud », quasichè gli abitanti di Napoli fossero di una razza diversa da quelli di Milano!

« Il passaporto deve, naturalmente, avere il visto di un Console, anzi del Console della Giurisdizione territoriale (le giurisdizioni territoriali consolari sono quanto di più scomodo possa immaginarsi) ed è fatto rigidamente osservare l'obbligo di ottenere il visto del Console della giurisdizione alla quale si appartiene. Un piacentino, un bolognese o un ravennate, per esempio, debbono recarsi non a Milano, a Genova o Venezia, ma a Firenze, poichè l'Emilia è sotto la giurisdizione di Firenze. Mentre, come ben si capisce, un italiano per recarsi in America non può imbarcarsi a Firenze e neppure da quella città prendere i treni per i porti dell'Atlantico.

« Il visto del Console americano costa 10 dollari ed infatti se un viaggiatore si presenta con 10 dollari in valuta americana, ottiene il visto, ma se si presenta con delle lire italiane, viene richiesto di una somma notevolmente maggiore all'equivalente. In genere, è chiesta una somma di 280 lire, mentre al cambio normale bastano 236-240 lire.

« Vi è dunque non soltanto in America la delizia di quella tanto deprecata tassa sugli stranieri che i giornalisti americani dichiararono tempo addietro esistere già in Italia allo scopo di allontanare dal nostro paese il maggior numero possibile di forestieri, ma esiste anche una forte tassa consolare ed una soprattassa aleatoria che serve ad inasprire maggiormente il cambio già aspro! ».

NELLA SELVA DI TERNOVA: IL RE DELLA FORESTA, ALTO 46 M.
(*Fot. Brisighelli*).

Nuove lastre antialone.

Quei raggi luminosi che, durante l'esposizione della lastra, arrivano ad attraversare l'emulsione di questa, incontrando poi il vetro vengono da questo rimandati all'emulsione, che così nuovamente riesce impressionata. In ciò sta la causa dell'effetto disastroso dell'a-

lone, che distrugge quasi completamente i particolari dell'immagine nei punti ov'esso vien a formarsi. Nelle pellicole il fenomeno non si manifesta, non essendo la celluloide dotata di un potere riflettente come ha il vetro.

Il fatto può manifestarsi anche nella fotografia di paesaggio; per esempio, se contro lo sfondo del cielo sonvi degli alberi: spesso questi o i loro rami appariranno nella fotografia come se scomparissero o sfumassero nel cielo stesso.

Si sono escogitati vari mezzi per impedire il formarsi dell'alone sulle lastre, con risultati buoni, ma non ottimi, perchè doppia è la riflessione che subiscono i raggi attraversanti la emulsione: una, la più forte, dovuta alla superficie libera del vetro, e l'altra, meno marcata, dipendente dalla superficie del vetro a contatto con l'emulsione stessa. Spalmando la superficie libera del vetro di sostanze assorbenti s'è potuto eliminare la causa più importante dell'alone, ma non la seconda.

Attualmente si fabbricano lastre nelle quali è interposto tra l'emulsione ed il vetro, uno strato di una sostanza colorante impermeabile ai raggi che attraversano l'emulsione stessa: il che porta necessariamente la soppressione totale degli effetti dovuti alla riflessione.

Le nuove lastre antialone si trattano come tutte le altre, solo richiedono il fissaggio con iposolfito bisolfitato il quale ha lo scopo di distruggere la colorazione dello strato colorato antialonico interposto tra l'emulsione e il vetro.

Lastre di... carta.

Quasi contemporaneamente parecchie case, da poco tempo, hanno introdotto in commercio un nuovo materiale sensibile negativo, di costo limitato, l'emulsione del quale è applicata ad un supporto di carta. Esso è qualche cosa di ben diverso dalla comune carta negativa e da quella, pure negativa, pellicolabile, note già da parecchi anni ed alle quali non fu riserbato quel successo che, specialmente per la seconda, era loro stato pronosticato.

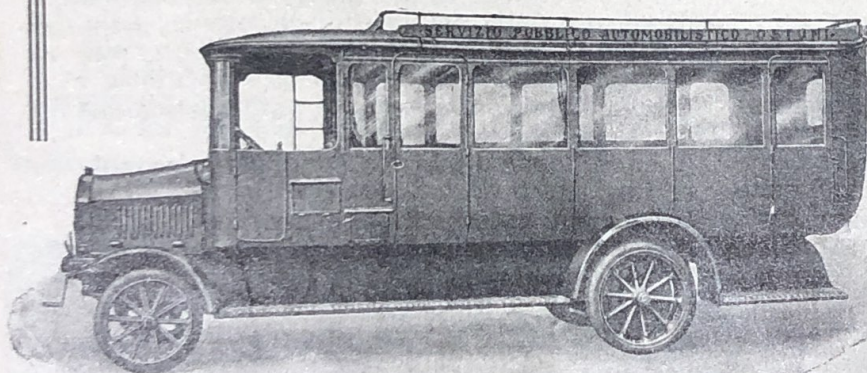
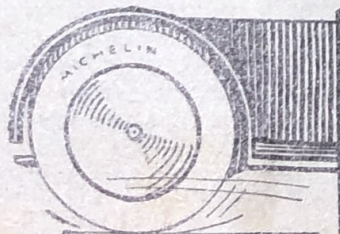
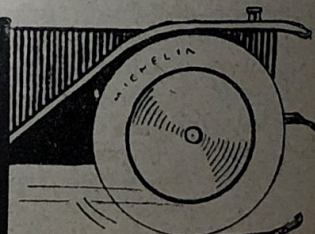
Volendo esser benevoli, la carta negativa comune può ritenersi adatta solo per i grandi formati e in quei casi nei quali la riproduzione della sua grana non riesce di gran nocumento alle prove positive. Dalla carta negativa si differenzia la pellicolabile pel fatto che, per utilizzare le immagini, è necessario separarle dal supporto di carta. Questo s'ottiene comprimendo la carta, sviluppata, fissata e lavata, contro una lastra di vetro su cui si lascia asciugare; indi si stacca il supporto, nel mentre resta aderente al vetro l'esile strato di gelatina con l'immagine che, naturalmente, alla stampa riesce rovesciata (colla destra del soggetto a sinistra, cioè, e viceversa).

La carta negativa e la pellicolabile hanno sulle lastre e sulle pellicole il vantaggio del minor costo, e sulle lastre d'esser infrangibili, antialone e leggere; tuttavia presentano degli inconvenienti sui quali non val la pena d'intrattenerci e dai quali dipende in gran parte il poco favore incontrato da esse.

Le nuove lastre di... carta, cui dai produttori furon imposti i nomi più svariati, son state studiate in maniera che furono accumulati su di esse i pregi delle lastre e delle pellicole, quelli delle carte negative, pellicolabili o no, nel mentre furono evitati gli inconvenienti propri di queste ultime. Infrangibilità, peso e costo ridotti a circa il 50 %, ininfiammabilità, antialonismo, perfetta trasparenza delle immagini, ottenibili alla stampa diritte, son tutti elementi che si riscontrano nel nuovo materiale sensibile e sui quali ci si può benissimo basare per credere ch'esso diverrà di larghissimo uso specialmente nel campo della fotografia turistica.

Come son costituite queste lastre di carta? Si tratta di pellicole che raccolgono in sè due requisiti importanti: resistenza e sottigliezza. Esse son distese su supporti di carta e così vanno messe nel telaio negativo, magari con semplicissimi dispositivi che accompagnano ciascun pacco di pellicole. L'uso e le manifestazioni richieste dalle lastre di carta sono identiche in tutto a quelle delle lastre di vetro e delle pellicole di celluloide: solo, quando tutto il processo di sviluppo è completato, una piccola operazione addizionale è da esse voluta, che in poche parole può venir descritta.

Allorquando i *clichés* sono perfettamente asciutti, basta tagliarne gli orli tutto all'intorno con una forbice, sollevare con l'unghia, o con la punta di un temperino, la pellicola su cui s'è formata l'immagine negativa, e continuarla a tirare, adagio adagio, perch'essa si liberi del supporto di carta. La stampa di questa esile pellicola, la quale normalmente, come dicemmo, ha un'ottima resistenza, vien fatta come per qualunque altra pellicola in celluloide.

Non ci sembra di dover minutamente dire perchè il nuovo materiale (che ci auguriamo abbia presto da arrivarci non tutto d'oltre Alpe) sia da consigliarsi all'escursionista; le caratteristiche enumerate son più che sufficienti perch'esso si raccomandi di per sè.

NOTIZIE ED ECHI

Cominciamo la nostra rassegna degli sports del motore che — durante l'intera stagione 1921 — hanno saputo adunare intorno a sè maggiori entusiasmi di folle, promuovendo un vasto movimento ascensionale nelle industrie e nei commerci con essi strettamente legati. E cominciamo, naturalmente, dal Gran Premio d'Italia, con cui ha avuto inizio la settimana motoristica (4-11 settembre) nel Circuito di Brescia.

Il Gran Premio Automobilistico d'Italia rappresentava il *clou* della riunione, che si completava col Gran Premio Vetturette, col Gran Premio del Moto Club d'Italia, col Gran Premio Gentlemen e con le prove sul chilometro lanciato.

Alla massima prova automobilistica del '21 erano ammesse vetture, le cui caratteristiche rispondessero alla « formula » internazionale dell'annata; e cioè 3 litri di cilindrata totale con un minimo di 800 kg. di peso.

Il Gran Premio d'Italia era il terzo della stagione aperto a motori di 3 litri; lo avevano preceduto il Gran Premio d'Indianapolis (30 maggio) e quello dell'Automobile Club di Francia, svoltosi sul Circuito di Le Mans il 25 luglio. Il primo Gran Premio, corso sulla distanza di 500 miglia, misurate sulla perfetta pista della capitale dell'Indiana, era stato vinto dalla vettura Frontenac, pilotata da Milton, alla media oraria di km. 144,648. La prova francese aveva, invece, veduto il trionfo di un altro costruttore americano — Duesenberg — con la « 3 litri » pilotata da Milton (media oraria km. 125,702).

Viva era l'attesa per il Gran Premio del 4 settembre, anche dopo l'annunciato *forfait* delle marche americane, che — con discutibile senso sportivo — preferivano riposare sugli allori. Viva, soprattutto, perchè si attendevano con ansia gli « exploits » di cui sarebbe stata capace la Fiat, pronta a scendere in campo contro i concorrenti stranieri. Questi erano rappresentati dall'italo-americano Di Palma e dai francesi Goux e Chassagne, al volante di tre vetture Ballot.

La Ballot, già prima del Gran Premio d'Italia, poteva ben eleggersi a esponente massimo dell'industria automobilistica francese: essa sola, infatti, aveva affrontato, con alterna fortuna, le grandi competizioni internazionali del dopo guerra. Con alterna foruna che spesso accanitamente avversa al costruttore parigino, non aveva consentito meritate vittorie, affermazioni dell'industria francese.

A Indianapolis, la Ballot di Palma era prima a metà corsa, battendo tutti i « records » del mondo: una *panne* la toglieva di colpo al sicuro trionfo. Altrettanta jattura colpiva Chassagne, primo — sempre su Ballot — sino a quasi due terzi della prova — nel Grand Prix dell'A. C. F. — Ma, pur nella *guigne* di Chassagne, la massima prova francese aveva già costituito una splendida giornata per Ballot: egli, infatti, portava Di Palma e Goux rispettivamente al secondo e terzo posto in classifica. E la « performance » di Goux acquistava particolare valore per il fatto ch'egli pilotava — contro macchine di 3 litri — una piccola vettura di nuova costruzione con soli 2 litri di cilindrata.

Ma il circuito di Brescia, con la vittoria di Ballot dopo un indimenticabile duello contro Fiat, ha segnato il vero trionfo del costruttore parigino. Egli otteneva una duplice vittoria con Goux e Chassagne, terminati primo in 3 ore 35' 9" (media km. 144,737) e secondo in 3 ore 40' 52" (media km. 140,914). La Fiat doveva contentarsi del terzo posto con Wagner (ore 3, 45' 33", media km. 138.060). Dei sei partiti si ritiravano Di Palma (Ballot), Bordino e Sivocci (Fiat).

Fu rilevato dalla cronaca e illustrato dai tecnici il motivo fondamentale e, forse, unico della sconfitta della grande Marca nazionale: essa si allineava allo « start » con nessuna preparazione sulla distanza e sul terreno della corsa. Preparazione che, invece, Ballot aveva compiuto a proprie spese sulla pista d'Indianapolis e sulle strade della Sarthe.

Le gravi *pannes* che tolsero alla vittoria, nei due primi Gran Premi del '21, Di Palma e Chassagne non sono state lamentate domenica 4 settembre dalle azzurre « 3 litri » di Ballot modificate appunto in seguito agli ammaestramenti duri dell'esperienza; mentre venivano arrestate da gravi guasti le vetture di Bordino e di Sivocci che — ottime nel lancio di prova, e velocissime anche nella prima metà della corsa — dimostrarono di non essere state sufficientemente curate nei particolari per poter compiere, sottoposte al massimo sforzo, l'intero percorso del Gran Premio.

La prova che le vetture Fiat fossero più veloci è costituita dal fatto che Bordino dal 1° al 13° giro — sino a quando, cioè, rimase in gara — tenne ininterrottamente la testa, percorrendo i giri più rapidi. Nel 12° egli

stabiliva il « record » della giornata, impiegando a percorrerlo 6' 54'' 1/5 (media chilometri 150.400 orari). Ma, ripetiamo, l'esperienza fece sì che alla fine del 30° ed ultimo giro del Circuito (km. 519) due Ballot — meglio curate in ogni particolare costruttivo — dominassero a loro piacimento la corsa.

Una parola merita il Circuito che già dal suo più grande creatore — l'ing. Cinque — fu illustrato ai lettori delle *Vie d'Italia*. Esso, consentendo il fantastico giro di Bordino e permettendo al vincitore di battere non solo il *récord* mondiale su strada, stabilito da Murphy a Le Mans, ma anche quello di Milton sulla pista d'Indianapolis, apparve in verità il più veloce autodromo del vecchio e del nuovo continente.

L'organizzazione — curata dall'A. C. Milano e dalla città di Brescia — riuscì ottima; e regolarissimo lo svolgimento della corsa, diretto dal commissario generale comm. Mercanti. Il concorso di pubblico fu tale che nessun aggettivo può definirlo appieno: basti dire che si parla di 8000 vetture e di qualche centinaio di migliaia di spettatori, alla testa dei quali — attento osservatore della corsa — era S. M. il Re col presidente del Consiglio on. Bonomi.

La grandiosa settimana motoristica bresciana non può far passare sotto silenzio gli altri avvenimenti sportivi celebrati in terra e in cielo dal motore a scoppio guidato da intrepidi campioni. Il « meeting » idroaviatorio di Venezia merita il primo posto: esso culminava nella Coppa Schneider vinta da un giovane pilota toscano di luminoso avvenire: De Briganti. Automobili e motociclette scalavano il Moncenisio e il Gran San Bernardo rispettivamente domenica 21 e domenica 28 agosto. Nella prima corsa il « record » assoluto era conquistato da Maserati su Isotta-Fraschini; nella seconda da Minoja su Mercedes.

La Gran S. Bernardo serviva anche a delineare le posizioni dei campionati italiani motociclistici: Vailati della cat. 500 cmc., Rava nella 750 e Nazzaro nella 1000 sono, infatti, ormai sicuri di vestire la maglia tricolore, mentre tra Garanzini e Gavalini pende incerta la lotta per il maggior titolo nelle 350 cmc.

La reciproca superiorità tra i *leaders* delle minime cilindrate sarà decisa dal grande *raid* Nord-Sud Milano-Napoli — ultima prova del campionato italiano. — Quando vedrà la luce questo fascicolo, la più grande competizione motociclistica italiana sarà compiuta: i moderni « centauri » avranno effettuati, in una sola tappa, i 900 km. che separano la capitale della Lombardia da quella della Campania. E, certo, le folle italiane avranno applaudito — insieme al vincitore — un nuovo significativo « record » sulla distanza.

Il ciclismo professionistico in Italia — la verità è ormai assiomatica — è in grande decadenza; invano si tenta tenerlo in florida vita. Dal Giro dell'Emilia i nostri professionisti riposano, e solo la Milano-S. Pellegrino li vide impegnati, il 26 agosto, in una facile battaglia terminata con la vittoria di Girardengo su Belloni e Gay, allo « sprint ». All'estero, invece, è da segnalare la Parigi-Brest e ritorno — massima prova francese di gran fondo — conclusasi il 4 settembre con la vittoria del belga Mottiat.

Tra noi, il ciclismo ebbe — la prima domenica di settembre — il suo *great-event* nei campionati italiani su pista, svoltisi al Motovelodromo di Torino: Verri, Giorgetti e Guasco vincevano facilmente, confermando il pronostico, le maglie tricolori dei professionisti *seniores* e *juniores* e dei dilettanti.

Continua brillante — con promessa di nuove fortune per il ciclismo professionistico — l'attività su strada dei dilettanti.

Gli sports delle acque hanno veduto, nel mese di agosto, le riunioni per la scelta dei campioni nazionali di nuoto e di canottaggio.

A Passignano sul lago, con la cornice magnifica del Trasimeno, nei giorni 14 e 15 di agosto il maggior titolo nel campo dello sport natatorio veniva conquistato da Mario Mano, nel campo della velocità pura; dal triestino adolescente Tansani nei 1500 m., e da Malito Costa nei 5000. Due campioni dell'ultima redenzione — Mohovic e Biach — vincevano rispettivamente la gara sul dorso e quella a rana, mentre la triestina Togiel si aggiudicava entrambe le prove femminili. Il campionato di « water-polo » veniva vinto dall'Andrea Doria di Genova.

Sul Benaco, a Pallanza, nei giorni 21 e 22 agosto si svolgevano i campionati di canottaggio che davano i seguenti risultati:

Coppa Vice Presidente: 1° U. C. Livornesi; *Coppa Verbano*: 1° Querini di Venezia; *Coppa Villanova*: 1° Auripinium di Rovigo; *Coppa di S. M. la Regina*: 1° Bucintoro di Venezia; *Coppa dell'Avvenire*: 1° Castelli Nino di Lecco; *Gara Regina Elena*: 1° Diodora di Zara; *Gara Capuccio*: 1° U. C. Livornesi; *Gara Duca di Genova*: 1° Babuder della Libertas di Capodistria; *Gara Principe Amedeo*: 1° Querini di Venezia; *Gara Principe di Napoli*: 1° Olona di Milano; *Coppa Città di Venezia*: 1° Bucintoro di Venezia; *Coppa Duca d'Aosta*: 1° Milano di Milano; *Coppa del Re*: 1° Cerea di Torino.

PAUL KRISTELLER. - *Kupferstich und Holzschnitt in vier Jahrhunderten* - Berlin, Bruno Cassirer, 1921, L. 60 circa.

Man mano che il gusto artistico s'affina, gli amatori e i collezionisti di cose d'arte si rivolgono alle minori manifestazioni. Di queste poche possono riuscire così care e interessanti come le stampe che chiudono nel breve sapiente giro delle linee gioia di composizioni, mitologiche e sacre, di paesaggi. Questo ricco libro, scritto con la snellezza che è propria a questo amoroso indagatore delle stampe italiane — poco prima della guerra dava in luce un mirabile libro sugli incisori e sugli illustratori lombardi del Quattro e del Cinquecento — è la naturale guida di ogni raccoglitore. Le parole che analizzano con ogni finezza gli artisti e le opere hanno una rispondenza squisita nelle ricche illustrazioni.

E. BARLET. — *La Tramontane, Notes sur l'Italie.* — Paris, Ollendorff, 1921, Fr. 20.

Guai a voler avventare giudizi su questo libro prima di averlo letto tutto! La stranezza di certe incomprensioni di fenomeni morali ed artistici che l'A. ricorda nelle rapide note fermate in una serie di lettere, dove passano Firenze, Siena, Roma e Napoli, a libro chiuso è mitigata da un soffio di passionalità romantica, un po' malata, che dopo la lettura rimane leggera e squisita. E le pagine fresche e serene vincono quelle cattive dove Donatello e Michelangelo, i soldati italiani e la gente d'Italia sono trattati con una certa leggerezza inconcludente, che stupisce assai in uno scrittore venuto in Italia « chargé de mission », ciò che farebbe supporre almeno la preparazione a veder le cose seriamente. In compenso abbondano le qualità letterarie dell'autore, e sono garbate, serene e liete.

BUFFA G.: *Chambres à coucher de bon goût.* Un album de 20 chambres à coucher complètes. — Dep. Libreria Hoepli: L. 80.

DE LUPIS. — *Attraverso la poesia di Ferrara.* — Milano - Casa Ed. « La Cisterna », 1920, 16°, pp. 54, fig. Tav. 32.

POMILIO A. — *L'Abruzzo.* — Roma, Tipografia Danesi, 1920, 4°, pp. 37.

Nuove iscrizioni e variazioni

nell'elenco dei Soci del T. C. I. dal 15 luglio al 15 agosto 1921.

Soci fondatori della Sede. (1)

2136. BALLERINI LUIGI, Piacenza; 2137. BARBARIOLI prof. Don OSVALDO, Roveredo in Piano; 2138. BARELLI G., Buenos Aires; 2139. CAPRIO GERARDO, Rio Grande; 2140. CESARATTA LUIGI, Pordenone; 2141. CIURCIOLA GINO, Asuncion; 2142. CORTE Cav. FELICE, Valdivia; 2143. DONZELLI GIOVANNI, Santiago; 2144. FALABELLA cav. ARMANDO, Santiago; 2145. FIORONI FEDERICO, Genova; 2146. FONTANA GAUDENZIO, Rosario S. Fè; 2147. FUMAGALLI ENRICO, Milano; 2148. GIACOBINO G. SPIRITO, Bologna; 2149. MACORATTI cav. ACHILLE, Milano; 2150. MARTINO CARLO, Torino; 2151. RIVETTI GIUSEPPE, Biella; 2152. ROLFO GIORGIO, Montecarlo; 2153. TAVELLA FRANCESCO, Buenos Aires; 2154. TESSA MICHELE, Santiago; 2155. ZANCANI EUGENIO, Buenos Aires. TOTALE 20

(1) La tassa è di L. 250,20; però coloro che sono già Soci, per passare nella categoria dei *Fondatori della Sede*, se vitalizi versano il completamento di quota in L. 100,10, se quinquennali o annuali godono le stesse facilitazioni e riduzioni previste per il passaggio alla categoria vitalizia. Tutti i *Fondatori della Sede* avranno un artistico diploma e godranno naturalmente l'associazione Vitalizia al T.C.I., mentre il loro nome sarà perpetuamente ricordato nell'atrio della Sede.

Soci benemeriti. (1)

Anacapri, Bordone Leonida; Cagliari, Vannucci Vittorio; Carpi, Malavasi Lorenzo; Ceggia, Pasqualini Baldassare; Chignolo Po, Ranza Oreste; Genova, Morando Dionisio; Imola, Sandrini Giovanni; Livorno, Baldini Africano; Locarno, Roncajoli Giovanni; Modena, Caletti Arturo; Nizza Monferrato, Tonelli Carlo; Palermo, Tripiciano Giuseppe; Piacenza, Rocca Giuseppe; Ripatransone, Zozzi Condiva Nicola; Torino, Asso Michele, Ravera Candido; Trapani, Jascy Achille.

(1) A partire dal 1° ottobre 1921 i premi di benemerenza sono stati modificati nel modo seguente:

al Socio presentatore di *una nuova adesione* viene assegnato, una volta tanto, il distintivo a spilla, in similoro e smalto;

al Socio presentatore di *cinque nuove adesioni*, anche in diverse riprese, viene assegnata, una volta tanto, la medaglia di bronzo;

al Socio presentatore di *dieci nuove adesioni*, la medaglia d'argento, e così di seguito, per quattro volte, per ogni dieci nuovi Soci procurati;

al Socio presentatore di *cinquanta nuove adesioni*, la grande medaglia d'argento, pur lasciando al Socio presentatore le quattro medaglie d'argento già precedentemente assegnate per le quattro prime diecine;

al Socio presentatore di *cento nuove adesioni*, la medaglia d'oro, oltre tutte le medaglie d'argento già assegnate.

Soci vitalizi.

Ala 1; Alagna Valsesia 1; Alba 1; Arboro 1; Arrone 1; Arzignano 1 (2); Basilea 1; Bazzano 1; Beaulieu s. m. 1; Biella 1; Bodio 1; Bologna 2; Bondeno 1; Borgio Verezzi 1; Bormio 1; Boston 1; Braila 1; Brescia 2; Buenos Aires 2; Busto Arsizio 1; Carpineti 1; Casapinta 1; Castellanza 1; Cengio 1; Chivasso 1; Comodoro Rivadavia 1; Conegliano 2; Cornegliano Ligure 1; Costantinopoli 1; Detroit Mich. 1; Domodossola 1; Fasano 1; Firenze 3; Genova 5; Giubiasco 1; Gorizia 1; Hanhow 5;

(2) Bassignan Angelo: (è attualmente il più giovane socio vitalizio del T.: conta sei mesi. Ecco un atto simpaticissimo e un esempio da imitare).

Imola 1; Intra 1; Lavagna 1; Lodi 1; Locarno 1; Lugano 1; Marradi 1; Messina 1; Milano 11; Mogadiscio 1; Moglia 1; Montebelluna 1; Monza 1; Mottarello 1; Napoli 2; New Orleans 1; Nizza 1; Noale 1; Novi Ligure 2; Palermo 1; Panimavida 1; Parigi 2; Pavia 1; Pescara 1; Piacenza 2; Pola 1; Recco 1; Reggio Emilia 3; Roma 7; Sampierdarena 1; S. Francisco California 1; Savona 3; Schio 1; Segni Scalo 1; Seravezza 1; Siena 1; Spezia 1; Stroncone 1; Tolmezzo 1; Torino 3; Torre del Greco 1; Torre del Lago 1; Trapani 1; Travazzano di Carpaneto 1; Trecenta 1; Tunisi 1; Urbino 1; Valenza 1; Vallemosso 1; Varese 1; Venezia 1; Verona 1; Verzuolo 1; Vicenza 1; Vienna 1; Zurigo 1.

TOTALE 133

Soci quinquennali.

Acqui 1; Aosta 1; Borgotaro 1; Borzoli 1; Città di Castello 1; Fener 1; Ficarolo 1; Firenze 1; Fontanelle 1; Frassine di S. Giorgio 1; Gallarate 1; Galluzzo 1; Genova 4; Glascovia 1; Guastalla 1; Guiglia 2; Irsina 1; Locarno 1; Milano 3; Monza 1; New York 1; Palestrina 1; Palmanova 1; Portici 1; Rio de Janeiro 1; Roma 2; S. Francesco d'Albaro 1; S. Remo 1; Santiago 1; S. Venanzo 1; Saronno 1; Senna Lodigiano 1; Spoleto 1; Sulden 1; Tirano 1; Torino 1; Trieste 2; Udine 1; Valeggio sul Mincio 1; Viadana 1; Zumaglia 1; Zurigo 1.

TOTALE 49.

Soci annuali.

ALESSANDRIA 1; Asti 3; Calamandrana 1; Canelli 3; Casale Monferrato 1; Corsione d'Asti 1; Moncalvo 1; Montiglio 1; Nizza Monferrato 2; Pozzolo Formigaro 1; Silvano 1.

ANCONA 4; Fabriano 10; Jesi 1; Monsanvito 1; Senigallia 1.

AQUILA 1; Introdacqua 1; Ortona dei Marsi 1; Sulmona 2; Vittorito 1.

AREZZO 1; Bibbiena 3; Poppi 1; S. Giovanni Valdarno 1.

ASCOLI PICENO 1; Cupramarittima 1; Fermo 1; Servigliano 2.

AVELLINO 1; Andretta 3; Gesualdo 1; Lioni 1; Montella 3.

BARI 10; Molfetta 1.

BELLUNO 2; Agordo 1; Candide 1; Feltre 2; Longarone 1; Pieve di Cadore 1; S. Stefano di Cadore 2; Tai di Cadore 1; Valle di Cadore 1.

BENEVENTO 1.

BERGAMO 2; Calolzio 2; Endine 1; Lovere 3; Martinengo 1; Ponte S. Pietro 1; Pontida 1; Rossino 1; Rotafuori 1; S. Giovanni Bianco 2.

BOLOGNA 11; Bazzano 1; Casalecchio di Reno 1; Imola 4; Medicina 3; Sesto Imolese 1.

BRESCIA 15; Bagnolo Mella 5; Capo di Ponte 1; Chiari 1; Desenzano sul Lago 1; Gardone Riviera 1; Nave 1; Riva sul Garda 1; Salò 3; S. Eufemia della Fonte 1; Volta Bresciana 1.

CAGLIARI 6; Calasetta 1; Gonnosfanadiga 2; Lanusei 1; Mandas 1; Monserrato 6; Quartucciu 1; Quartu S. Elena 1; S. Bartolomeo 1; Tortoli 12; Ula-Tirso 1.

CALTANISSETTA 1; Riesi 2; S. Caterina Villarmosa 1; Trabia Miniere 1.

CAMPOBASSO — Agnone 2; Cercepiccola 1; Forlì del Sannio 1; Venafro 2.

CASERTA 5; Caiazzo 1; Cassino 4; Formia 1; Lausdomini di Marigliano 1; Marigliano 1; Ponza 1; Rocca d'Arce 1.

CATANIA 5; Agira 1; Centuripe 1; Leonforte 1.

CATANZARO 1.

CHIETI 1; Pretoro 6.

COMO 11; Albate 1; Azzate 3; Ballabio Inferiore 1; Bellano 1; Blevio 3; Calco Brianza 1; Cantù 1; Caravate 1; Carnago 4; Caronno Ghiringhello 1; Cengio 1; Daverio 1; Gazzada 2; Intimiano 1; Lecco 1; Lenno 1; Lomazzo 1; Longone al Segrino 2; Luino 1; Maccagno Inferiore 5; Maccagno Superiore 4; Mariano Comense 2; Maslianico 3; Missaglia 1; Moltrasio 1; Mornello 1; Plesio 1; Ponte Chiasso 2; Tremezzo 1; Uggiate 1; Varano Borghi 1; Varese 2; Viggiù 1.

COSENZA 1; Acquaformosa 1; Paola 1; Papasidero 1.

CREMONA 1; Crema 3; Ostiano 1; Robecco d'Oglio 1; Soncino 1; Spineda 1; Vaiano Cremasco 1.

CUNEO 1; Berzezio 1; Busca 1; Ceva 1; Fossano 1; Mondovì Breo 1; Mondovì Piazza 2; Oncino 5; Revello 1; Savigliano 1; Tenda 1; Verzuolo 9.

FERRARA 2; Bondeno 3; Cento 1; Copparo 1; Jolanda di Savoia 1; Quacchio 1.

FIRENZE 24; Castiglion Fiorentino 1; Dovadola 1; Empoli 4; Fiorenzuola 1; Maresca S. Marcello 1; Montelupo Fiorentino 1; Petriolo 1; Pistoia 3; Piteglio Pistoiese 1; Pracchia 1; Proverzano 1; S. Casciano Val di Pesa 1; S. Miniato 1; S. Sofia 3; Serravalle Pistoiese 1; Sesto Fiorentino 1; Vaglia 1.

FOGGIA — Troia 1.

FORLI' 2; Cesena 2; Meldola 2; Rimini 2; S. Clemente 1.

GENOVA 39; Alassio 2; Bolzaneto 3; Busalla 2; Camogli 1; Celle Ligure 1; Cengio 2; Chiavari 3; Fezzano 1; Lerici 1; Mignanego 1; Millesimo 1; Nervi 1; Pegli 2; Pontedecimo 2; Quarto dei Mille 1; Rapallo 1; Rivarolo Ligure 1; Rossiglione 7; Sampierdarena 2; S. Quirico 1; Savona 2; Sestri Levante 1; Spezia 1; Staglieno 2; Stella 1; Varazze 1; Zoagli 1.

GIRGENTI 1; Casteltermini 2; Lampedusa 1; Ribera 1; Sciacca 1.

GROSSETO — Manciano 1; Massa Marittima 1; Pitigliano 2; Scarlino 1; Sorano 1.

LECCE 1; Martina Franca 1; Massafra 1; Ostuni 3; Taranto 2.

LIVORNO 10.

LUCCA 2; Bagni di Montecatini 2; Buggiano 1; Camaiore 2; Forte dei Marmi 1; Pescia 2; Ponte Buggianese 1; Serravezza 1; Uzzano 1; Viareggio 3.

MACERATA 1; Muccia 1; Porto Civitanova 1.

MANTOVA — Borgoforte 1; Buscoldo 1; Cerlungo di Goito 1; Cogozzo 1; Felonica 1; Goito 1; Libiola di Serravalle Po 1; Medole 1; Moglia 2; Quistello 1; Volta Mantovana 1.

MASSA E CARRARA — Massa 1; Piazza al Serchio 1.

MESSINA 2; Capo d'Orlando 1; Condrò 1; Giardini 1; Milazzo 2; S. Marina 1; Scala Ritiro 1; Taormina 1.

MILANO 94; Affori 2; Arsago 1; Besana Brianza 1; Busto Arsizio 2; Casalpusterlengo 1; Cascina Pecchi 1; Cassano Magnago 1; Castellanza 1; Codogno 5; Corsico 1; Gallarate 1; Gerenzano 1; Greco Milanese 1; Inzago 1; Lambrate 2; Lodi 1; Meda 1; Nova 1; Ospedaletto Lodigiano 1; Paderno Dugnano 1; Rho 3; S. Colombano al Lambro 1; S. Macario 1. S. Romanello 1; S. Stefano 1; S. Antonino Ticino 2; Saronno 4; Seveso S. Pietro 1; Turano 1; Turro Milanese 1; Villavesco 2.

MODENA 1; Carpi 1; Formigine 1; Vignola 1.

NAPOLI 14; Casamicciola 1; Marano 1.

NOVARA — Andorno Cacciorna 1; Arboro 1; Borgomanero 2; Borgosesia 1; Brusnengo 1; Cavaglià 1; Chignolo Verbano 1; Crevola d'Ossola 1; Domodossola 1; Gattico 1; Grignasco 3; Intra 1; Macugnaga 1; Mosso S. Maria 1; Nebbiuno 1; Pallanza 1; Pozzolo 1; Praj 1; Pralungo 1; Roccapietra 1; Romagnano Sesia 1; S. Germano Vercellese 1; Santhià 1; Sordevolo 1; Soriso 1; Tornaco 1; Trobaso 1; Tronzano 2; Varallo Sesia 1; Varzo 9; Vercelli 2; Vigliano Biellese 1; Viverone 1; Vogogna 1.

PADOVA 7; Arquà Petrarca 1; Bassanello 1; Battaglia 2; Casale di Scodosia 1; Cittadella 2; Grantorto 1; Monselice 5; Montagnana 3; Ponte di Brenta 1; S. Giorgio in Bosco 1; Villanova di Campo San Piero 2.

PALERMO 8; Bagheria 1; Cefalù 1; Cinisi 1; Mezzojuso 4; S. Giuseppe Jato 1.

PARMA 1; Borgo S. Donnino 1; Cortile S. Martino 1; Fornovo Taro 1; Pellegrino 1; Soragna 1.

PAVIA 3; Casorate I 1; Chignolo Po 1; Corteolona 1; Mede Lomellina 2; Ottone 1; Stradella 1; Vigevano 1.

PERUGIA 1; Assisi 1; Colle di Toia 1; Contigliano 1; Gualdo Tadino 1; Rieti 1; Spoleto 1; Terni 1.

PESARO 2; Fano 1; Macerata Feltria 1; S. Lorenzo in Campo 1; Urbino 2.

PIACENZA 7; Bettola 3; Carpaneto 1; Rivergaro 1; S. Nazzaro d'Ongina 1; Sariano di Gropparello 1.

PISA 5; Bagni di S. Giuliano 1; Bientina 1; Casale Marittimo 1; Marti 1; Volterra 3.

PORTO MAURIZIO — Bordighera 3; Calvo 1; Dolceacqua 1; Fanghetto 1; Nervia 1; Oneglia 3; Piani di Vallecrosia 6; S. Remo 4; Toria 1; Ventimiglia 1.

POTENZA — Pietragalla 1.

RAVENNA — Faenza 3.

REGGIO CALABRIA 2; Brancaleone 1; S. Lorenzo 1; Siderno Marina 1; Parapodio 1; Villa S. Giovanni 1.

REGGIO EMILIA 4; Brescello 1; Castelnovo Monti 1; Castelnuovo Sotto 3; Fabbrico 3; S. Martino in Rio 1; Scandiano 1.

ROMA 56; Bracciano 2; Castelgandolfo 1; Castelmadama 1; Castro dei Volsci 1; Cellere 1; Civitavecchia 1; Grotte di Castro 3; Latera 2; Montefiascone 1; Valentano 2; Viterbo 2.

ROVIGO 2; Adria 1; Badia Polesine 1; Castelnuovo Bariano 1; Lendinara 3; Trecenta 1.
SALERNO 3; Agropoli 2; Altavilla Silentina 1; Ascia 2; Caggiano 1; Nocera Inferiore 1.
SASSARI 7; Alghero 1; Gavoi 6; La Maddalena 1.
SIENA 7; Asciano 2; Colle d'Elsa 2; Pienza 8.
SIRACUSA 1; Augusta 1; Comiso 1; Vittoria 1.
SONDRIO 1; Bormio 1; Chiavenna 1; Delebio 1; Morbegno 1; Pineta di Sortenna 9.
TERAMO 1; Campli 1; Castellalto 1; Castellammare Adriatico 1; Colonnella 1; Guilianova 1; Isola del Gran Sasso 1; Torricella Sicura 1.
TORINO 68; Bobbio Pellice 1; Caluso 1; Chivasso 1; Ciriè 1; Condove 2; Exilles 1; Pinerolo 1; Pont S. Martin 1; Rivoli Torinese 1; S. Carlo Canavese 1; S. Martino Canavese 1; Torre Pellice 2.
TRAPANI 20; Alcamo 1; Paceco 1.
TREVISO 15; Caerano S. Marco 1; Carbonera 1; Castelfranco Veneto 1; Cessalto 1; Conegliano 1; Crocetta Trevigiana 2; Follina 1; Orsago 1; Ponte di Piave 1; Possagno 1; Solighetto 5; Spresiano 1; Susegana 1; Vittorio Veneto 3.
UDINE 7; Chiusaforte 1; Codroipo 2; Coseano 1; Fusca 1; Gemona 1; Gonars 1; Moggio Udinese 1; Palmanova 2; Pasiano di Pordenone 1; Sacile 1; S. Giorgio Richinvelda 1; S. Maria la Longa 1; Tolmezza 2; Tricesimo 2; Villalta 1; Villa Santina 2.
VENEZIA 17; Ceggia 3; Chioggia 2; Concordia Sagittaria 1; Grisolera 1; Gruaro 1; Lison di Portogruaro 1; Portogruaro 5; Vigonovo 1.
VENEZIA GIULIA — Albona 2; Canale d'Isonzo 1; Capodistria 2; Chiunschi 1; Gorizia 5; Monfalcone 1; Pola 1; Sagrado 1; Trieste 38; Verteneglio 5.
VENEZIA TRIDENTINA — Bezzecca 1; Cortina d'Ampezzo 1; Levico 5; Lodrone 1; Merano 2; Moos 1; Mori 1; Pejo 1; Pergine 1; Ravina 1; Riffiano 3; Rovereto 2; Telve 5; Trento 3.
VERONA 4; Albaredo d'Adige 1; Buttapietra 2; Caldiero 1; Illasi 1; Legnago 1; Tregnago 1; Valeggio sul Mincio 3; Villabartolomea 1.
VICENZA 3; Arzignano 1; Bassano 2; Carrè 3; Chiampo 1; Chiuppano 1; Cornedo 1; Lonigo 6; Lugo 1; Malo 1; Primolano 1; Roana 1; S. Sofia 1; Schio 2; Thiene 2; Valstagna 1.
ZARA 4.

Colonie italiane.

CIRENAICA 3.
ERITREA 3.
TRIPOLITANIA 3.

ESTERO.

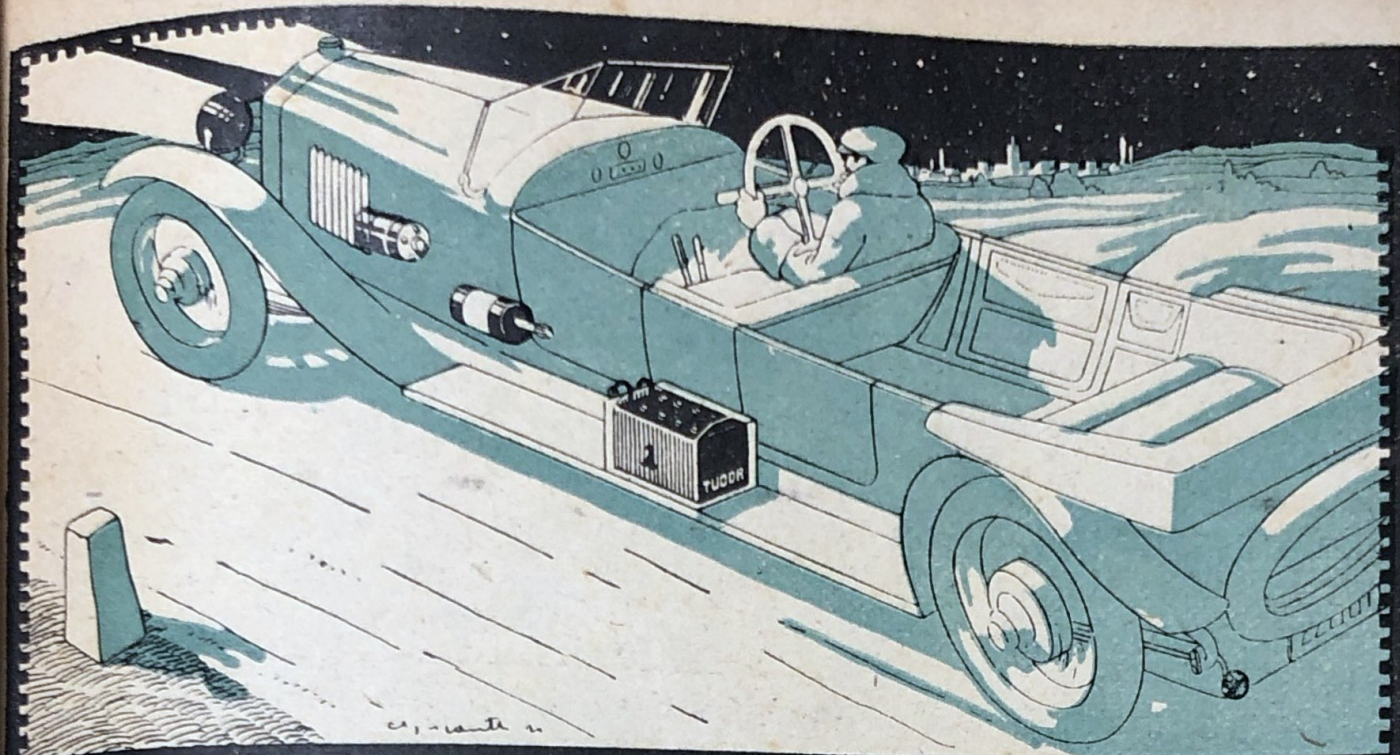
EUROPA: Austria 1; Francia 24; Germania 2; Inghilterra 5; Svizzera 61; Turchia 1.
AFRICA: Algeria 1; Tunisia 5.
AMERICA MERIDIONALE: Argentina 5.
AMERICA SETTENTRIONALE: Stati Uniti 10.

TOTALE 1514

Statistica dei Soci al 15 agosto 1921

Soci annuali inscritti al 31 dicembre 1920 . . .	N. 140.688	
Da dedurre in via approssimativa il numero dei Soci morti, irreperibili, morosi, dimissionari al 31 dicembre 1921	„ 28.188	
	N. 112.500	
Nuovi Soci pel 1921 inscritti a tutto il 15 agosto 1921 .	„ 14.535	
Totale Soci annuali		N. 127.035
Soci Vitalizi inscritti al 31 dicembre 1920 . . .	N. 21 648	
Idem al 15 agosto 1921	„ 1.595	
		„ 23.243
Totale Soci al 15 agosto 1921		N. 150.27

Direzione e Redazione: Touring Club Italiano - Milano, Corso Italia, 10 — Gerente: Luigi Scesa

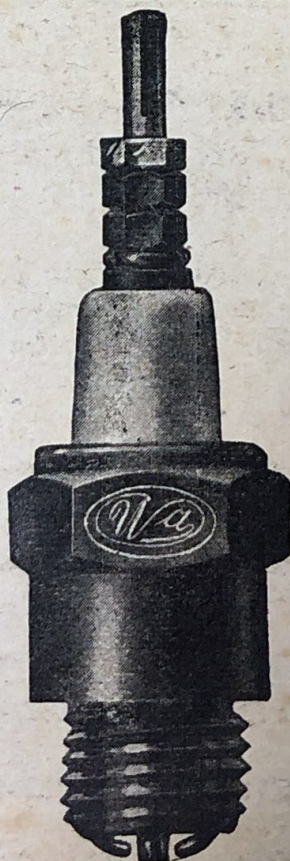
Arti Grafiche GUSTAVO MODIANO & C. - Milano, Riparto Gamboloita, 52.

BATTERIE TUDOR
PER AVVIAMENTO
PER ILLVMINAZIONE
DI AVTOMOBILI

PUBBLICITA' GRIONI - MILANO

"STROMBOS"

Il migliore, il più potente segnale per Automobili

RAPPRESENTANZA ESCLUSIVA PER L'ITALIA
COMPTOIR DES REPRÉSENTATIONS
MILANO - VIALE VIGENTINA, 8

SOC. AN. FABB. RIUN. WAY-ASSAUTO
- ASTI -

LA
FIAT
MONTA SOLO LA
CANDELA

RICAMBI PER AUTOMOBILI
FIAT

BOLLONERIA - VITERIA
TRAFILERIA - BRONZERIA

UFFICIO GENERALE
VENDITA e DEPOSITO
TORINO
CORSO MONCALIERI, 8

Gustavo Modiano & C. - Milano

PREZZO L. 1.80